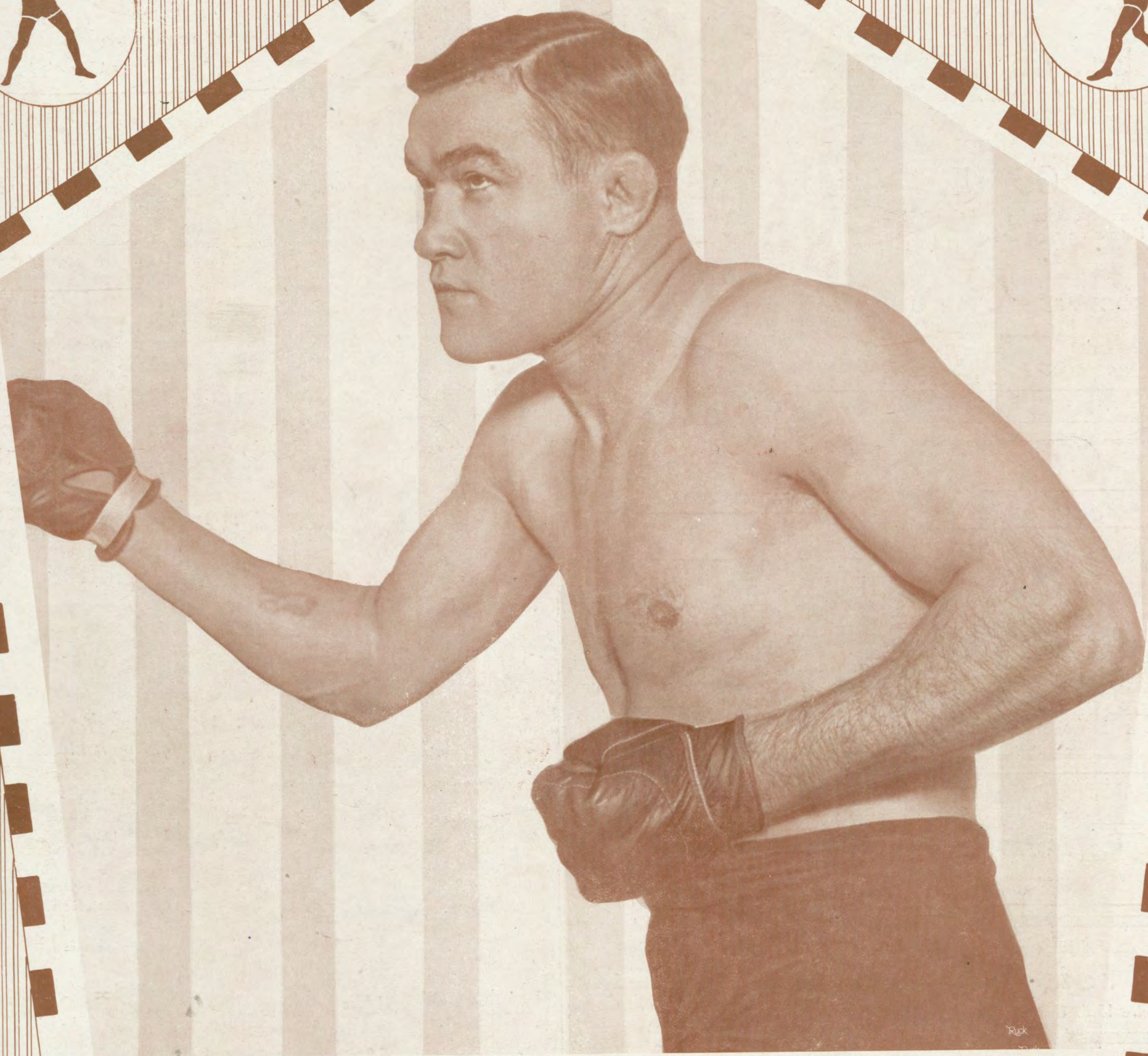
16e Année — N° 756

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

15 Mars 1913

VIE AU GRAND AIR

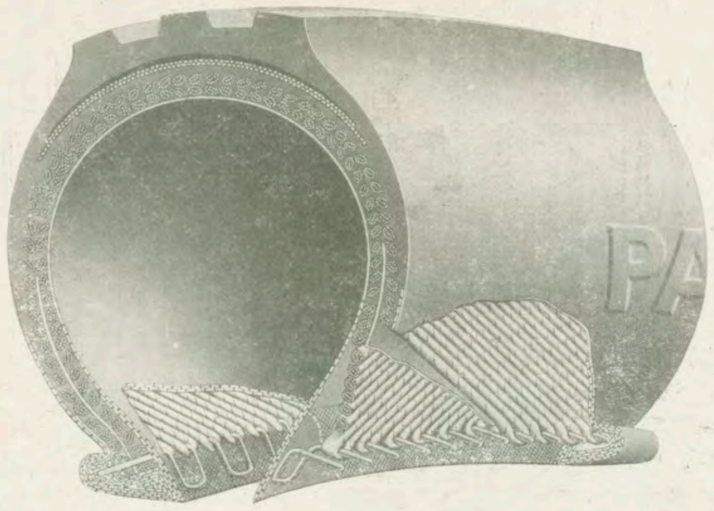


LE BOXEUR FRANK KLAUS

Champion du monde des poids moyens, par sa victoire sur Eilly Papke, disqualifié au 15e round.

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



PNEUS A CORDES

PALMER

ENVOI GRATUIT D'UNE

BROCHURE ILLUSTRÉE

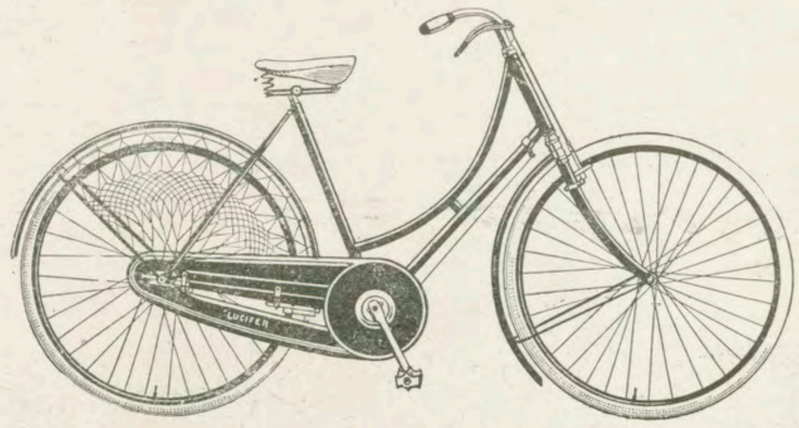
donnant tous les détails de la fabrication des pneus à toiles et des pneus Palmer à cordes ainsi que la raison de la supériorité qu'on reconnaît à ces derniers.

SOCIÉTÉ des PNEUMATIQUES PALMER
(The Palmer Tyre Ltd)

PARIS — 152, Avenue Malakoff — PARIS

Téléphone : 699-65 — Télég. : Tyricord-Paris

Bicyclettes LUCIFER spéciales pour dames



avec les derniers perfectionnements

Roulements annulaires F. et S. — Moyeu Universal Torpedo 4 vitesses

LUCIFER DAME LUXE
avec moyeu Torpedo, roue libre et frein. .. .. Prix **250 fr.**

LUCIFER DAME GRAND LUXE
avec roulements annulaires et double frein sur jantes. .. .. Prix **365 fr.**

LUCIFER DAME GRAND TOURISME
avec roulements annulaires et moyeu Universal Torpedo 4 vitesses, roue libre et frein à chaque vitesse. .. .. Prix **405 fr.**

CATALOGUE FRANCO

MESTRE & BLATGÉ

Société anonyme. — Capital 4.000.000

46, Avenue de la Grande-Armée ... PARIS ... 5, 7, 18, rue Brunel

---

Dents Blanches !
Haleine fraîche !!

par le savon liquide dentifrice

DENTARIA

Le flacon, **0** fr. **95** ; franco, **1** fr. **20**
Le flacon, **1** fr. **75** ; franco, **2** fr.

Dans tous les magasins et à la Société
" LA VIOLETTE "
68, av. de la République, PARIS

JEUNE FILLE bonne famille désirant apprendre allemand, serait reçue au pair dans famille allemande. Ecrire à Josef Dohnalek, adjoint, Simbach, Bavière.

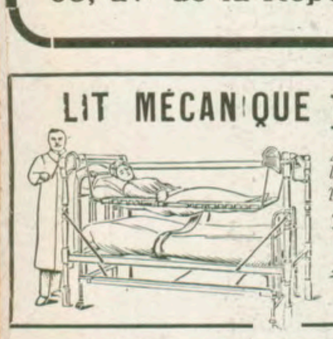
Officiers Ministériels

NEUILLY-s-Seine; propriété formant hôtel partic. R. Charles-Laffitte, 30 (prox b.-Boulogne). C. 600m Libr. M. à prix : 200.000 fr. Aadj. s. 1enc. C. n. Paris, 8 av. S'a. Mes HOUDART et GIRARDIN, not 43, r. Richelieu.

Mon ang. r. Vaugirard, 177, et r. Nicolas Charlet 2. Cce : 250 m. R. br. 18.857 fr. M. à p. . 175.000 fr.

Pté à Clamart, r. Fauveau, 8. C : 17a. 8. Lib. M. à p : 15.000 f. Adj. Ch. not. 1er avr. Me COURCIER, n. 17, r. Pre-bourg.

Mon, r. Claude-Pouillet, 6. Cce : 380 m. Rev. br. : 13 326 fr. M. à prix : 120.000 fr. Adj. s. 1enc. Ch. n 8 av. S'ad. aux not. Mes BUCAILLE et AMY, 105, r. de la Pompe.



LIT MÉCANIQUE DUPONT

Appareil pour soulever les malades, s'adaptant à tous lits, pour fractures, phlébites, etc.

10, rue Hautefeuille, PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE : 818-67
Catalogue franco

PIERRE LAFITTE ET Cie

COLLECTION ILLUSTRÉE

Sports = Bibliothèque

Complète en **24** volumes

Le Football

Par Ch. Gondouin et Jordan

Le volume broché, **6** fr. Cartonné, **7** fr.

EN VENTE PARTOUT

LISEZ

Je sais tout

Le 15 de chaque mois

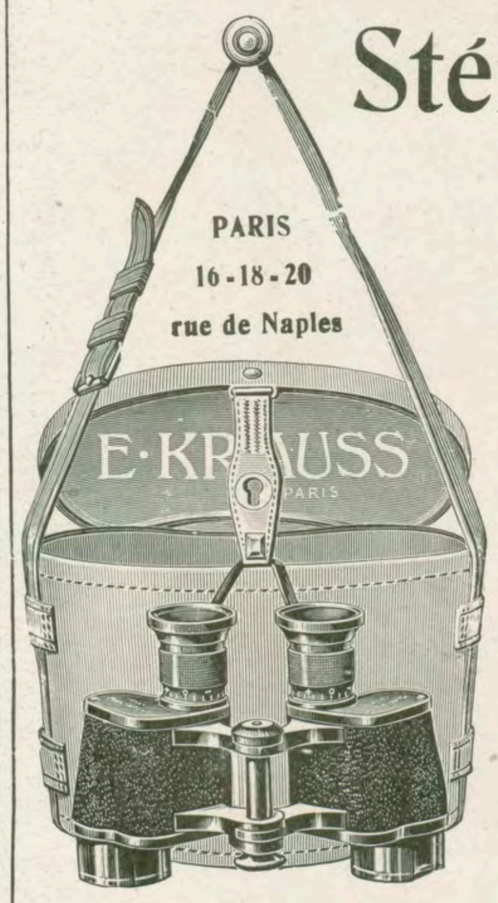
Après les repas **2** ou **3**

PASTILLES VICHY-ÉTAT

Facilitent la Digestion

LA POCHETTE *(Nouvelle Création)* **0f50**

Boîte ovale **2** fr. *Coffret de 500 gr.* **5** fr.



Stéréo=Jumelles à Prismes

KRAUSS

Adoptées par l'Armée et la Marine française

et par la plupart des armées européennes

NOUVEAUX MODÈLES

Ayant été classés premiers au Concours du Ministère de la Guerre (1912)

Longues=Vues à Prismes

MICROSCOPES

Objectifs et Appareils photographiques

CATALOGUES GRATIS ET FRANCO

La Vie au Grand Air

N° 756 - 15 Mars 1913

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Etranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

CHRISTOPHE, DANS LE CHAMPIONNAT DE CROSS CYCLO-PÉDESTRE

L'Union Vélocipédique de France faisait disputer dimanche dernier le XIe championnat de France de cross cyclo-pédestre au Mont-Valérien. Le parcours était de 25 kilomètres. Très difficile, et parfois fort dur, il mettait les concurrents à pénible épreuve, tant comme cyclistes que comme pédestrians. Christophe, qui montait une bicyclette Peugeot, a inscrit, pour la cinquième fois, son nom sur le palmarès du championnat. Il a triomphé en 45 m. 16 s.

LES PROVINCIAUX A PARIS

LE STADE BORDELAIS BAT LE STADE FRANÇAIS

Dimanche, le Stade Bordelais, qui venait pour la troisième fois de la saison à Paris, a battu l'équipe du Stade Français par 16 points (3 essais : Rieu, Dufau, Boyau ; 2 buts : Morgan, et un but sur coup franc, Morgan) à 11 points (2 essais : Dedet, Piron ; un but: Cratunesco, un but sur coup franc, Dedet).

BORDEAUX MARQUE UN ESSAI

Près de huit mille spectateurs étaient venus assister à la rencontre qui fut intéressante de bout en bout. Les deux équipes prirent tour à tour l'offensive ; néanmoins, les Bordelais imposèrent leur jeu assez nettement. Leurs avants firent un travail supérieur au travail des Stadistes, surtout dans le jeu avant et à la mêlée.

UN BORDELAIS EST PLAQUE

Parmi les Bordelais, Bruneau, de Beyssac, Morgan et Boyau se montrèrent les meilleurs. Au Stade, Combe, Piron, Rodary et Dedet firent une excellente partie.

LE SPORTING CLUB UNIVERSITAIRE BAT L'AVIRON BAYONNAIS

A Colombes, le S.C.U.F. rencontrait une équipe mixte de l'Aviron Bayonnais. La partie se termina par la victoire des Universitaires par 24 points à 3.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO (32 PAGES, 150 ILLUSTRATIONS) SERA CONSACRÉ A L'ÉDUCATION PHYSIQUE

Notre prochain numéro sera consacré à la Culture Physique, à l'occasion du Congrès qui se tiendra, du 17 au 20 mars, à Paris. Il aura 32 pages et sera vendu un franc.

Citons quelques-unes des matières, qui feront de cette publication la plus complète qui ait jamais été publiée sur la question.

Dans ce numéro dont la couverture en couleurs est due au maître Orazi, nous publierons des articles des spécialistes les plus célèbres : docteur Gilbert, de l'Académie de Médecine, président du Congrès ; le lieutenant-colonel Boblet, directeur de l'Ecole de Joinville ; le lieutenant de vaisseau Hébert, le lieutenant danois Müller, le professeur Démeny, le docteur Rosenthal, le docteur italien Giuseppe Martini, le professeur Dalcroze, M. Cazalet, président de l'Union des Sociétés de Gymnastique de France, etc. Nous commencerons aussi une grande étude : « La Science de la Santé », de M. Mirville, ancien instructeur du cadre fixe de Joinville. Dans cette série d'articles, *tous sans exception* trouveront le régime et la méthode qu'ils doivent suivre pour se bien porter.

Outre les illustrations saisissantes des méthodes du lieutenant Hébert, de l'Ecole de Joinville, des professeurs Démeny et Dalcroze, des systèmes suédois, norvégien et anglais, nous publierons des documents sensationnels et absolument inédits sur la chronophotographie des mouvements.

Nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs de retenir à l'avance, chez les libraires, ce numéro qui fera prime et qui sera adressé gratuitement à nos abonnés.

La Vie au Grand Air.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Chassé-Croisé !

L'organisation de l'aviation militaire se poursuit avec une logique rigoureuse encore que peu apparente.

Jadis, le capitaine Clavenad, officier aviateur distingué, fut envoyé en mission d'études au Maroc. Il y travailla, et, à son retour, fit le rapport classique, très étudié et très juste d'ailleurs. Puis on l'envoya au Maroc, d'où soudain il fut rappelé, envoyé en exil à Verdun, exclu de l'aviation, puis rappelé encore et renvoyé à Mézières, dont le centre d'aviation est encore un futur qui est presque un conditionnel.

Là-dessus, nous arrivèrent d'Indo-Chine trois officiers coloniaux aviateurs, de grand mérite, eux aussi, les lieutenants Hanne, de Briey, Fabre. Ils connaissent à merveille le pays, où l'un d'eux a passé huit ans, et, sur la demande du ministère des Colonies, ils rédigèrent un rapport des plus complets et des mieux conçus. On le leur fit modifier, polir, on les combla d'éloges, on les porta aux nues, et l'on conclut : « Quel dommage, nous n'avons pas de crédits! Quel dommage! » Et comme le lieutenant Hanne allait se rembarquer, on lui dit en confidence : « Allez donc plutôt au Maroc, là il y a de l'aviation ; où vous allez, rien à faire! »

Mais Hanne est têtu. Il avait un projet: il pensa, naïvement, que, connaissant l'Indo-Chine, il pourrait y rendre plus de services. Et il partit récolter sur place les ressources, les crédits qui manquent, dans l'élément local, laissant en France, de Briey pour faire la liaison.

Son espoir ne fut pas trompé. Il n'avait pas plutôt quitté la France qu'on nommait un officier pour étudier l'aviation en Indo-Chine. On nomma naturellement le capitaine Clavenad. Ne connaît-il pas à fond le Maroc, où l'on voulait envoyer Hanne? Et puisqu'on offrait à Hanne, qui connaît l'Indo-Chine, d'aller à Fez, il était naturel, et même nécessaire, d'offrir à Clavenad, qui revient de Casablanca, d'aller à Hanoï. J'espère qu'une fois son rapport terminé, on le nommera à Madagascar.

WHIPPER.

AÉRONAUTIQUE

Les dirigeables allemands

Le bombardement aérien de Paris.

Au moment où le problème de la maîtrise de l'air se pose plus passionnément que jamais, au moment où la France enquête, où l'opinion publique réclame, en aéronautique, des réalisations qui ne viennent pas toujours très vite, il est intéressant de connaître les sentiments de nos voisins, leurs expériences aéronautiques, leur état d'âme national enfin.

Or, ces temps-ci, un livre intitulé : *Voyages aériens en temps de paix et en temps de guerre* a fait son apparition à Berlin, suscitant un grand succès, succès de nouveauté pour les révélations, les idées de tactique aérienne émises — et aussi succès de curiosité pour l'anonymat sous lequel l'auteur, un certain « Leberecht » se cache.

L'opinion publique a désigné, comme auteur de ce livre, le chef d'état-major allemand, le comte de Moltke. D'où le surcroît de curiosité que l'apparition du livre a provoqué.

Une part est faite, par l'auteur, à l'aviation : mais combien faible à côté de celle qu'il donne aux dirigeables, aux grands Zeppelins. Dans les différents itinéraires envisagés, soit en reconnaissance en temps de paix, soit en reconnaissance en temps de guerre, les voyages d'Allemagne à travers la mer du Nord, vers les ports militaires de l'Angleterre ou à travers la Baltique, vers les ports russes, sont nettement indiqués. Les reconnaissances tactiques de nuit sont préconisées. Elles visent la frontière française soit par le Nord et la Belgique, soit par l'Est, par la Moselle et la Meuse.

LE COMTE DE MOLTKE

Mais, certainement, à notre point de vue français, le point de vue le plus subversif est la question du bombardement aérien de Paris, par des Zeppelins !

Et l'on sent que cette idée de lancer des projectiles au-dessus de la cité parisienne, d'essayer d'affoler momentanément la population, d'exaspérer ses nerfs par un bombardement plus insultant peut-être qu'efficace, est une idée maîtresse de la tactique aérienne allemande.

Leberecht précise même. Avec un obus de 640 kilogrammes, il espère pouvoir faire sauter l'Elysée ou quelques-uns des grands établissements publics, Chambres, Ministères, etc.

Telles sont les tendances, les espérances mêmes que la lecture du livre : *Voyages aériens en temps de paix et en temps de guerre*, nous révèle.

Qu'y a-t-il de réel dans ces lignes ? jusqu'à quel point faut-il nous alarmer de semblables déclarations ? Faut-il les considérer comme des rodomontades germaniques ? Ou faut-il envisager la possibilité d'une intervention aérienne, nocturne, soudaine et affolante.

C'est ce qu'il est intéressant de discuter froidement, chiffres en main, preuves en main et de voir par quels moyens il est possible de parer à ce bombardement aérien de Paris.

Et, d'abord, en toute franchise, il faut avouer que les progrès incessants de l'Allemagne dans « le plus léger que l'air », deviennent de jour en jour plus inquiétants. Si l'aviation reste stationnaire, si, en face de 500 avions français, l'Allemagne n'en oppose que 190, le Zeppelin allemand, au contraire, progresse et croît en *rendement*, en *vitesse* et surtout en *confiance* et en *audace*.

Un coup d'œil sur les prouesses dernières des dirigeables allemands, pendant ces six derniers mois, est des plus instructifs.

Prenons le plus célèbre des dirigeables allemands, le L 1 (Zeppelin), que les Allemands eux-mêmes appellent le géant des airs (et hâtons-nous d'ajouter que toutes les autres unités allemandes ne le valent pas).

Affecté à la marine et désigné pour le centre de Johannisthal, en attendant la construction de hangars maritimes tournants et blindés, qui doivent s'édifier sur la mer du Nord, le L 1 débutait, en octobre dernier, par un coup de maître.

31 heures en l'air, soit 1850 kilomètres, à l'*allure moyenne de 76 kilomètres* à l'heure. Voilà les faits dans leur exactitude rigoureuse. Parti des hangars de Friederichshafen (ateliers Zeppelin), sur le lac de Constance, le L 1 passait au-dessus de Strasbourg, remontait la vallée du Rhin, survolait Francfort, Cologne, Nordrich et Lübeck, longeait la mer du Nord et venait atterrir à Johannistal (Berlin), sans escale, sans incident, ayant emporté à bord plus de 20 personnes. Son poste de T. S. F. l'avait tenu en relation constante avec la terre. Quant à ses trois moteurs de 200 chx, ils avaient fonctionné normalement, actionnant sans difficulté cette masse formidable de 160 mètres de long et de plus de 20.000 mètres cubes comme tonnage.

Si nous suivons, depuis octobre, le L 1, nous voyons qu'il ne reste pas inactif. Malgré un accident (21 octobre), où cette belle unité, orgueil de l'Allemagne, faillit être détruite dans un atterrissage brutal, à Johannisthal, il continuait la série des ascensions officielles, des reconnaissances maritimes à grand rayon, autour des bases militaires de la mer du Nord. Et qui sait? N'est-ce pas lui, le dirigeable fantôme, le dirigeable mystérieux, que des témoins prétendent avoir vu au-dessus des côtes orientales de l'Angleterre ? provoquant, dans la nation anglaise, tout entière, une émotion profonde, point encore apaisée !

Devant de tels résultats, les autres dirigeables allemands moins récents, civils ou militaires, n'ont pas voulu rester en arrière. C'est ainsi que l'on a vu, parmi les dirigeables non militarisés, le *Victoria-Luise* et le *Hansa*, exécuter de nombreux voyages aériens, voyages de tourisme, dira-t-on, mais qui doivent retenir notre attention comme voyages d'entraînement (certains de ces dirigeables ont dépassé la centième sortie). C'est ainsi, encore, que galvanisés par ces prouesses diverses, les Zeppelins militaires, les tout récents comme les anciens, les Zeppelins de Metz, de Strasbourg, de Oos, de Cologne s'entraînant à des exercices aériens nombreux, ont pris part récemment, cet hiver, à des manœuvres, travaillant au-dessus de leurs forteresses, lançant des projectiles au-dessus des champs de tir et recherchant âprement la double solution du problème aérien national allemand :

La maîtrise de l'air ;

La maîtrise terrienne par le tir.

On conçoit alors, comment devant de tels résultats, devant de telles méthodes d'entraînement, l'idée d'un bombardement aérien de nos places fortes et, en particulier, de notre plus grand camp retranché, c'est-à-dire de Paris, ait séduit profondément l'âme germanique.

Cette idée, exposée dans des journaux, préconisée dans les sphères militaires, n'est-elle qu'une simple idée, un bluff littéraire militaire ou bien peut-elle être la réalité de demain ?

C'est ce qu'il est intéressant de discuter, chiffres en mains, preuves en mains, comme nous disions au commencement de cette étude.

Si, nous revenons à l'unité dernière de Zeppelin, le L 1 (unité qui semble devoir être prise comme unité type de construction pour 1913), nous voyons que ses caractéristiques techniques sont :

22.000 mètres cubes ;

3 moteurs de 200 chx assurant une marche moyenne de 76 kilomètres à l'heure (les Allemands disent 80 kilomètres, mais il est permis d'être sceptiques).

3.000 kilogrammes de poids enlevé, sur lesquels on compte d'une façon générale :

1.000 kilogrammes de lest ;

1.000 kilogrammes d'équipage, T. S. F., approvisionnements;

1.000 kilogrammes de munitions.

Les munitions du poids total de 1.000 kilogrammes peuvent se répartir en projectiles variant de 100 à 300 kilogrammes le projectile.

C'est du moins ce qui ressort des expériences faites à Frascati, près Metz, au champ de tir d'Oos, près de Baden-Baden. Certains essais de lancement de projectiles de *600 kilogrammes*, ont même été faits à bord du *Victoria-Luise*.

Les résultats de toutes ces expériences, de tous ces essais ont été tenus secrets, peut-être ont-ils été insignifiants et n'ont-ils pas réalisé les espérances qu'on avait conçues? Nous sommes obligés de rester dans les hypothèses.

Mais, quoi qu'il en soit, ces tirs à bord de dirigeables, avec des projectiles d'un poids variant de 100 à 500 kilogrammes, prouvent bien toute une tendance, toute une orientation vers le tir aérien, sur des grands groupements, sur des lieux habités.

Ils permettent même d'affirmer que les idées de « Leberecht » sur le bombardement aérien nocturne de Paris, par une escadre de Zeppelins, ne sont pas considérées, dans les milieux militaires allemands, comme une utopie, mais comme une idée objective, peut-être prochaine.

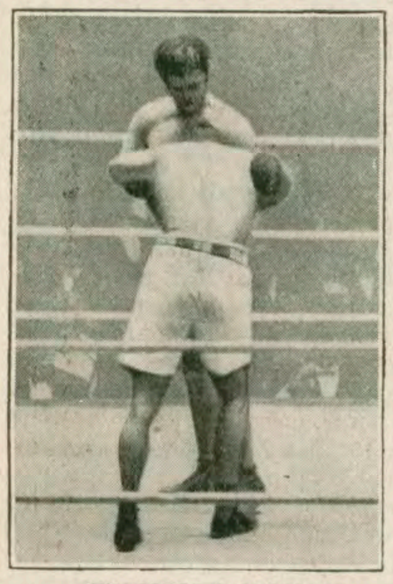
(A suivre.) MARC GOUVIEUX.

BOXE

Klaus bat Papke

Un champion peu scientifique.

Le combat Frank Klaus-Billy Papke a tenu ce qu'il promettait : ce fut de la très vilaine boxe. Et il en sera toujours ainsi tant que nous laisserons les " in-fighters " combattre parmi nous. Quelle beauté, quel intérêt peut-on trouver à voir deux hommes, tête contre tête, se pousser comme des charretiers, chercher des prises de bras comme des lutteurs, et se délivrer, dans cette position, des coups de poing comme qui vous voudrez, sauf comme des boxeurs ? Cette méthode est faite pour les maladroits, les brutes ou les aveugles. Ce que nous voulons, c'est assister à des manifestations scientifiques et non à des jeux d'apaches où colliers de force et retournements de bras à l'américaine remplacent crochets et hooks. Tel fut pourtant le match qui mit aux prises Papke et Klaus. Celui-là n'est plus champion du monde, il a passé son titre à celui-ci. Et nous ne pouvons que nous en désoler pour le beau renom du « noble art », expression qui devient particulièrement ironique lorsqu'il s'agit de la façon de combattre de Klaus. C'est avec tristesse que je verrai notre crack, Georges Carpentier, opposé à l'Américain. Je ne crois pas qu'il puisse resister aux attaques de ce bélier qui frappe comme une massue et encaisse comme une enclume. Et s'il est battu, ce sera la confirmation officielle de ce que je viens d'affirmer : le boxeur, le vrai boxeur, sera vaincu par la négation du boxeur : ce qu'il ne faudrait pas démontrer !



UN CORPS-A-CORPS.

L'in-fighting, le combat par clinches, fera le plus grand tort à la diffusion de la boxe en France. Méfions-nous en quand il est encore temps! Et comme, en regardant le match Papke-Klaus, je regrettais cette admirable rencontre de l'autre samedi, où le jeune Anglais Young Cohen fit merveille contre notre future étoile, Clément. Ça, au moins, c'était du beau spectacle, et le public ne regrettait pas son déplacement, bien au contraire.

S'il ne s'était pas agi d'un championnat du monde, si Papke et Klaus n'étaient pas des notabilités du ring, je vous assure que, le 5 janvier, tout le monde aurait crié bien fort que le combat était fade, soporifique. Il tirait tout son intérêt de la sauvagerie dépensée de part et d'autre et de l'imminence d'un incident peut-être grave. Papke lâcha pied plus tôt que je ne le pensais. Il ne put résister aux attaques féroces de son adversaire qui, sans le mettre toutefois en difficulté, le surclassait aux points. Plutôt que de s'avouer régulièrement vaincu, Papke commença alors à employer une tactique bizarre. Il boxait avec la tête, rappelant les jongleurs qui lancent et reçoivent un ballon avec le crâne. Le ballon, c'était le menton de Klaus!

Frantz Reichel, après trois avertissements, fit la seule chose qu'il lui restait à faire : il disqualifia purement et simplement Papke. Celui-ci semblait, d'ailleurs, lui en être fort reconnaissant. Il attendait cette conclusion avec impatience. Et lui qui, au début, avait jeté un regard dédaigneux sur la ceinture américaine de son adversaire et avait obligé celui-ci à la retirer, dut regretter son geste inopportun.

Mais vraiment, supplions les organisateurs de nous priver, à l'avenir, de ces rencontres cafouillées qui rappellent les combats à poings nus d'antan, où les deux combattants devaient rester l'un devant l'autre sans sortir d'un petit cercle tracé autour de leurs pieds, jusqu'à ce que l'un d'eux tombe sous l'avalanche des coups.

JACQUES MORTANE.

Poignée de nouvelles.

— Le match Carpentier-Gunther se disputera à Nice à la fin du mois. Descamps a parié 600 francs que Carpentier mettrait son noir adversaire, knock-out avant le 6e round.

— Harry Lewis avait été victime d'un sérieux accident d'automobile, en Angleterre, l'an derneir. Il vient de se voir accorder 18.750 francs de dommages-intérêts par le tribunal de Londres.

— Johnny Coulon, champion du monde poids bantam está Paris, il rencontrera Ledoux, dans le courant d'avril, et espère bien conserver son titre.

AUTOMOBILE

Le Tour de France

Le danger de semblable épreuve.

Pourquoi ne pas le dire carrément ? Aussi bien cela ne trompe-t-il plus personne, et la responsabilité des organisateurs n'est pas en jeu ? On ne pourrait leur reprocher qu'un vice d'organisation, et tout au contraire, leur épreuve, le Tour de France automobile, serait presque trop bien organisée. Ce luxe de contrôles, ce déploiement de clubs et d'officiels fait un peu trop vivement ressortir la pénurie des concurrents.

Nous avons comblé notre confrère l'*Auto* d'éloges à propos de la Coupe des Voitures légères. Nous n'en sommes que plus à l'aise pour lui dire qu'ici, cette année, il se trompe. Aussi bien, est-il trop averti pour que nous lui apprenions ce qu'il doit savoir.

L'idée est pourtant séduisante. A première vue même, elle se présente avec un tel cortège d'arguments favorables, qu'on se demande s'il est utile de la discuter. Et pourtant, elle n'a jamais réussi en France ; car la tentative de 1912, à demi-heureuse seulement, suivie de celle de 1913, au quart heureuse, ne sont-elles-mêmes que des reprises de tentatives qui n'aboutirent jamais complètement.

Je puis en faire moi-même la critique avec d'autant plus d'impartialité que je fus, à deux reprises, le lanceur malheureux de l'idée. Depuis, M. de Dion, avec l'ampleur qu'il sait donner à toute manifestation, et malgré ce mystérieux fluide qu'il dégage et qui le fait souvent suivre, même par ceux qui le combattent, échoua aussi. Notre confrère, le *Matin*, s'attela, de son côté, à l'œuvre et, malgré son énergie, ne la renouvela point. Avant l'*Auto*, *les Sports* y échouèrent deux fois, avec un programme identique.

Avant le *Tour de France automobile* de 1912-1913, nous eûmes, en effet, tout d'abord la caravane Paris-Nice en 1902. Quoi de plus séduisant? On va montrer sur la route, et à Nice, le grand marché d'achat, les voitures de clients. Déjà l'on ne voit au départ que deux sortes de concurrents : ceux qui se lancent, dont le nom inconnu a besoin d'être imprimé pour être, et ceux qui s'amusent. Même demi-échec en 1903 avec Paris-Trouville. Caravane d'été, caravane de printemps, le résultat est le même.

Le marquis de Dion voit plus grand, un tour d'Europe avec exposition de voitures françaises dans chaque grande ville traversée. Il est, à ce moment-là, tout puissant, dirige l'Automobile-Club, les expositions, la presse automobile, la Chambre syndicale, il échoue. Grève des grandes marques. En 1907, il arrive à mettre sur pied la Coupe de la Presse qui s'annonce bien, et y joint le Tour de France : nouvelle grève des grandes marques, demi-échec. Les deux Tours de France des *Sports*, eurent le même résultat. Il en est encore de même pour le Tour des plages et villes d'eaux du *Matin*, qui semblait réaliser pourtant l'idéal comme programme possible. pratique, utilitaire et en même temps agréable pour ceux qui veulent y prendre part.

Et l'*Auto* reprend d'idée avec toutes ses charges, et alors que son Tour de France cycliste reste et devient de plus en plus la grande épreuve où tous ceux qu ont couru courrent encore et en amènent d'autres, le Tour de France automobile voit surtout des nouveaux venus et symptôme plus grave, au fur et à mesure même qu'ils se classent dans l'esprit public, ceux qui lui furent favorables ou y prirent part s'en éloignent davantage.

Il y a même quelque chose de plus symptomatique encore. Deux de celles qu'on appelle nos grandes marques consentirent à fournir à l'organisateur une voiture qui le transporte et qui fait le Tour de France, et même quelque chose de plus dur que le Tour de France. N'objectez pas qu'elles mettent ainsi toutes les chances et pas un seul risque de leur côté, que si elles ont la panne, nul ne le saura. Allons donc, on le taira peut-être, mais d'autres concurrents le savent et c'est tout dire.

Et pourtant ces grandes marques, qui refusent avec indignation de s'engager dans l'épreuve, prêtent officiellement et publiquement une voiture à leur nom.

Alors ? c'est qu elles échappent ainsi à l'agrégation à la masse ; elles sont *à part*, elles ont leur publicité et leur bénéfice moral *à part*, ce qui est le seul bénéfice, la seule publicité possible et profitable. Le succès, même apparent, de l'épreuve, tout en voitures classées premières, dead-heat, sans pénalisation, est ce qui effraie tout le monde. Vingt premiers, pas de premier.

Une comparaison fera vivement comprendre encore notre pensée. Le Tour de France cycliste est intéressant et chacun s'efforce d'y prendre part. Supposez que, dans un but moral, les organisateurs suppriment le classement à l'emballage, qui est d'ailleurs injuste et immoral. Douze coureurs finissent ensemble à Paris. Douze vainqueurs, allez-vous dire ? Non, douze vaincus... douze qui n'ont pu vaincre chacun des onze autres.

Il en est de même pour les autos. Voilà pourquoi ceux-là seuls dont l'ambition est, pour le moment, de faire savoir qu'ils sont de la collectivité, qu'ils existent, y prennent part. Aussitôt qu'ils veulent lutter, ils redoutent une lutte où l'on n'appelle individuellement par leur nom que ceux qui touchent des deux épaules à terre.

GEORGES PRADE.

Poignée de nouvelles.

— L'année dernière, on comptait 28.641 motocyclettes en France, contre 31.863, en 1906.

— Les Américains prétendent avoir trouvé le carburant rêvé. D'après les essais faits à New-York, ce produit a une puissance double de celle de l'essence. Il est facile à fabriquer, et ne coûte que 20 centimes le litre

— Autre découverte sensationnelle. En Hollande, on vient d'obtenir un produit qui a exactement les mêmes qualités que le caoutchouc et qui coûtera dix fois moins cher.

— Percy Lambert, le recordman du monde de l'heure, en automobile, avait muni sa voiture de pneus Palmer, quand il se mit en piste à Brooklands pour établir cette performance.

FOOTBALL RUGBY

Bordelais contre Parisiens

Un joli match.

Devant une assistance nombreuse, par un temps idéal, s'est joué le match des deux Stades. Le Stade Bordelais avalt amené des bords de la Garonne son équipe complète à l'exception de Leuvielle. Elle fournit contre le Stade Français, lui aussi au complet, une excellente partie.

Le jeu fut courtois et je ne crois pas qu'une seule brutalité volontaire ait été commise dans le courant du match. Néanmoins, la partie fut serrée et, par instants, dure; chaque homme apporta à la lutte toute sa volonté, toute son énergie. De là découla un des plus beaux matches qui aient été joués en France, tant par la belle ardeur des joueurs que par la science qu'ils montrèrent et la variété de leurs combinaisons.

Dans l'ensemble, Bordeaux eut l'avantage, grâce à la supériorité indéniable de ses assauts dans la mêlée et à la touche, et dans cette dernière phase de jeu surtout. La ligne de demis des visiteurs se montra bonne, Morgan faisant à son compère d'ouverture une passe sèche, précise, effective. Ainsi Chevalier put donner du travail à ses trois-quarts et ne s'en fit pas faute. Là m'est apparu le point faible, tout est relatif, de l'équipe bordelaise. Jamais, en effet, l'attaque des lignes arrières ne se montra très menaçante; elle manquait de précision et d'adresse, et bien des mouvements savamment esquissés par les demis blancs furent anéantis par une maladresse d'un trois-quart. Néanmoins, il faut signaler que Dufau et Rieu eurent au centre de très jolis départs que, seule, l'énergie de défense parisienne empêcha d'aboutir et que Bruneau fut à l'aile le crocheteur dangereux qu'il a toujours été. Somme toute, l'équipe de Bordeaux est excellente; sa ligne d'avants, qui a fait, paraît-il, dimanche dernier sa meilleure partie, est remarquable par ses individualités, De Beyssac, Boyau, Monnier, mais aussi par son ensemble et sa cohésion.

Le Stade Français fit, lui aussi, une jolie partie. Ses avants n'eurent malheureusement pas assez le contrôle du ballon et mirent ainsi l'équipe dans un état de défense perpétuelle. Dans cette défense d'ailleurs, les avants parisiens rachetèrent un peu leur infériorité en mêlée, et apportèrent aux lignes arrières des bleu et rouge un précieux appoint. Celles-ci furent excellentes dans la défense et dans l'attaque. Pirou se montra dans une jolie forme et marqua un essai de toute beauté.

L'autre essai du Stade fut marqué par Dedet, qui trouva un trou propice dans les lignes défendantes. Les essais bordelais furent faits l'un à la fin de la première mi-temps, par une attaque de Morgan du côté fermé, avec retour de passe au centre par Bruneau. Le deuxième, tout au début de la deuxième mi-temps, par une touche longue qui permit une attaque des trois-quarts du S. B. O. C. Le troisième enfin fut l'œuvre de De Beyssac et de Boyau, qui partis d'une touche aux quinze arrières parisiens, forcèrent en passes courtes la défense adverse. Des deux côtés ou réussit un but par coup franc, et le score final fut 16 points à 11.

Ainsi se termina un match qui fut en tous points un enseignement précieux pour tous, de courtoisie, de science et d'arbitrage.

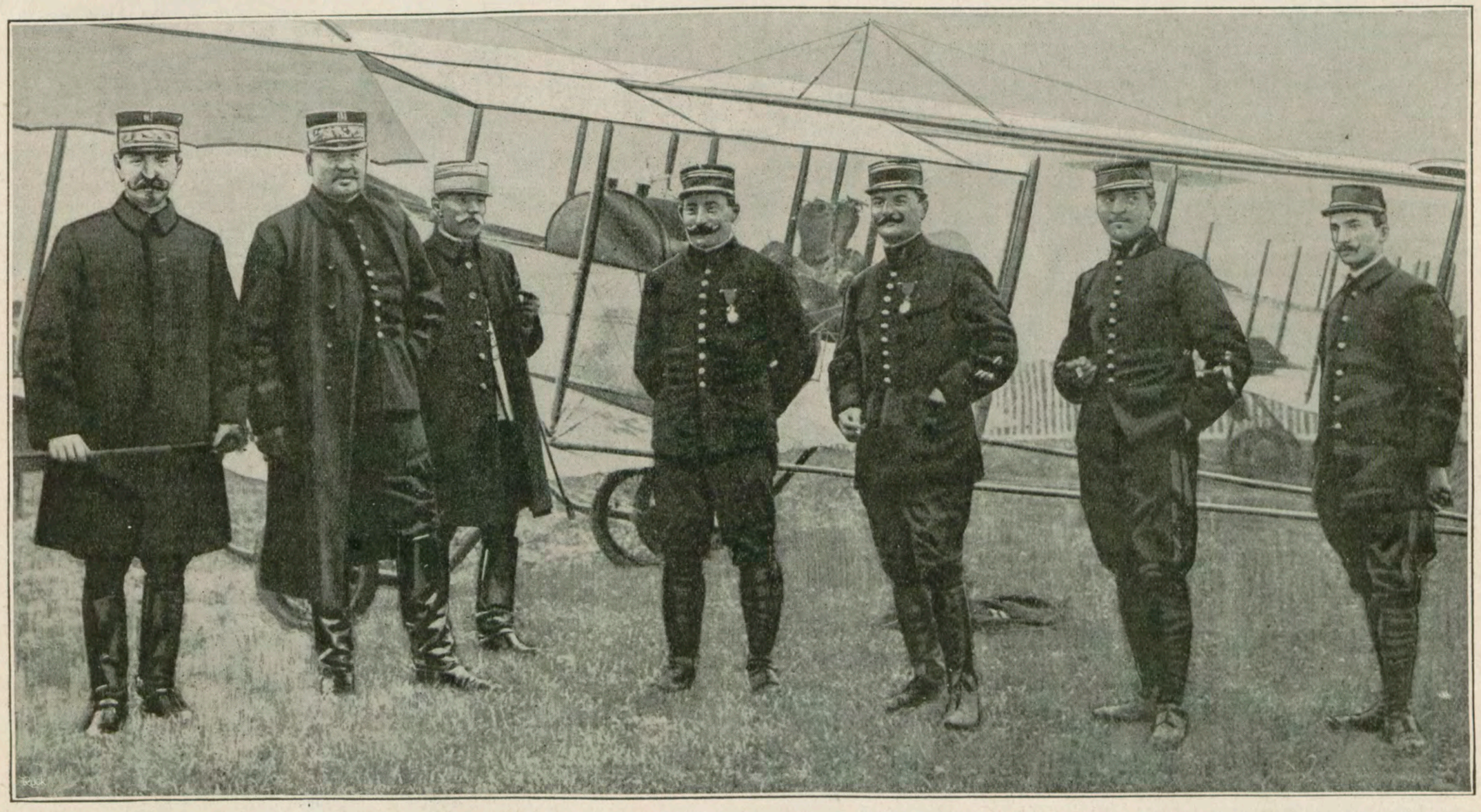
JACQUES DEDET.

LE RECORD DU SAUT EN SKI

KNUDSON FRANCHIT 48 MÈTRES EN SKI.
Le 2 mars, à Davos, le Norvégien Knudson, du Club-Alpin de Saint-Moritz, a battu, sur le tremplin du Bolgenchanze, le record du monde de saut en ski en sautant 48 mètres.

LE JEANNE D'ARC IV.
Le Jeanne d'Arc IV, conduit par R. de la Frégeolière, s'est classé 1er dans le Holland Becker et le Deutscher Minderbecher.

DE BISKRA A TUNIS EN AÉROPLANE



LES AVIATEURS SONT FÉLICITÉS A LEUR ATTERRISSAGE A TUNIS
Une escadrille de quatre biplans H. Farman (moteur Gnôme, hélice Chauvière) est partie le 25 février de Biskra, pour Tunis. Cet audacieux raid de 1200 kilomètres a été mené à bonne fin. Les lieutenants Reimbert, Cheutin et le maréchal des logis Hurard, chacun avec un passager, sont arrivés le 3 mars à Tunis; le lieutenant Jolain arrivait peu après. Voici une photographie prise à l'atterrissage à Tunis. De gauche à droite : le général Bertin, le général Boyer, le lieutenant Cheutin, le lieutenant Reimbert, le maréchal des logis Hurard, le caporal Devoitine, passager du lieutenant Reimbert.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

LA POSITION DES PASSAGERS DANS LES BIPLACES

Je vous serais très reconnaissant si vous pouviez me renseigner sur les questions suivantes relatives aux biplaces monoplans : vaut-il mieux :

Avoir les 2 sièges côte à côte comme dans le Blériot XI-2.

Avoir le siège du passager loin derrière ou devant celui du pilote comme le dernier Blériot, le Deperdussin, le Rep, etc.

Les appareils volent-ils aussi bien et sans plus de danger, s'ils emportent un passager que s'ils n'en emportent-pas?

A. LOIRE,
Marseille.

M. A. Loire, en posant les questions parues dans notre numéro du 1er mars, a pris l'inutile précaution de préciser qu'il s'agit de monoplans biplaces. Il est utile de souligner, à cette occasion, que le nombre des plans est totalement indifférent et que les réponses suivantes peuvent s'appliquer tout aussi bien aux biplans qu'aux monoplans.

Un de vos collaborateurs a, d'ailleurs, excellemment fait ressortir ce principe, en appuyant ses explications sur le centrage et l'équilibrage des aéroplanes de croquis schematiques représentant, pour chaque cas, un biplan et un monoplan exactement comparables.

Ceci posé, revenons à notre sujet et procédons par ordre.

Tout d'abord, nous ferons remarquer que la disposition des sièges du pilote et du passager peut être envisagée différemment suivant qu'il s'agit d'un appareil de tourisme, d'un appareil militaire, ou d'un appareil de course, et ceci est encore variable, suivant le type d'appareil en jeu.

Dans l'appareil de tourisme, où le rendement peut être sacrifié à l'agrément des voyageurs aériens, on pourra disposer les sièges côte à côte. Le *rendement* en souffrira un peu, en raison de la plus grande résistance frontale apportée par cette disposition, mais, pilote et passager auront la satisfaction de se « sentir les coudes », de pouvoir converser... en parlant un peu fort.

Mais, dans un appareil de course, les sièges doivent nécessairement être placés en tandem, pour diminuer la résistance frontale, cette préoccupation devant primer toutes les autres.

Dans un appareil militaire que l'on a intérêt à faire rapide, la meilleure disposition est encore la disposition tandem ; mais, selon les appareils, le siège du pilote devra se trouver devant celui du passager ou réciproquement.

Maintenant, il faut considérer que l'un des sièges peut se trouver au voisinage du centre de gravité. Il est évident, en ce cas, que ce siège doit être celui du passager, car la présence ou l'absence de celui-ci ne peut influer sur l'équilibre de l'appareil. Il en serait tout autrement si le pilote occupait ce siège. L'absence du passager se ferait alors sentir.

Quand la place du passager est loin derrière ou devant le pilote, elle doit toujours être occupée sous peine de déséquilibre certain. Mais il y a lieu de remarquer que cette influence fâcheuse se ferait sentir en raison inversement proportionnelle de la masse de l'aéroplane.

Et ces considérations feront comprendre que tel aéroplane conservera toutes ses qualités avec ou sans passager, alors que tel autre s'en ressentira plus ou moins fortement.

Dans le cas où les sièges sont côte à côte, l'absence du passager qui, théoriquement du moins, devrait se faire sentir, est à peu près négligeable. Ceci a été surtout vérifié sur les appareils à centre de gravité légérement suspendu : de Pischoff, Moreau, etc.

SERGENT X.,
pilote aviateur,
camp d'Avor.

CONTRE LE MACHURAGE DES PNEUS

J'ai le malheur — ou le bonheur, selon les jours — d'être fervent automobiliste, et je suis poursuivi par une « guigne » d'une intense noirceur : Je ne puis faire 100 kilomètres sans crever...

C'est à croire que tous les porte-clous de la création se sont donné rendez-vous sur ma route en compagnie d'une horde de ferrailleurs!

En grâce, dites-moi ce qu'il faut faire pour remédier à cela et surtout pour éviter que chaque crevaison me coûte une chambre mâchurée et déchiquetée comme une jupe de gitane.

G. PIA,
à Reims.

Pour éviter les crevaisons, il existe plusieurs moyens, dont le plus élémentaire consiste à ne pas s'embarquer, si nous osons dire, pour des centaines de kilomètres, avec des pneus près de rendre l'âme.

En principe, il faut observer certaines prescriptions qui, pour la plupart des chauffeurs, restent toujours lettre morte :

Au montage, éviter les pinçons ; talquer raisonnablement l'intérieur de l'enveloppe : gonfler à une pression de 4 à 5 kilos, selon le poids de la voiture et la sections des pneus ; employer, de préférence, les pneus de forte section donnant plus de confort et de sécurité ; au repos, enlever tous les corps étrangers attachés aux enveloppes, etc.

Enfin, pour éviter le « machurage » en particulier, il est indispensable de s'arrêter dès que l'on entend que l'on « sent » quelque chose d anormal.

Il existe bien des remèdes presque certains, dont le jumelage est le plus parfait, mais ceci ne saurait convenir à une voiture légère. Mieux vaut l'indicateur de pression qui se monte sur un rai et met en mouvement un timbre dès que le pneu s'aplatit d'une certaine quantité.

Maintenant, il est évident que rien de tout cela ne peut empêcher de crever. Mais c'est un risque que nous partageons avec les pneus et nul n'a encore trouvé le moyen d'y parer...

Le chauffeur prudent et respectueux des devoirs qu'il doit à ses pneus — et à sa bourse — doit savoir choisir son itinéraire, et ne pas hésiter pour faire Paris-Cannes, par exemple de passer par Chartres, Orléans, Poitiers, Bordeaux, etc... Il allongera son chemin d'agréable façon, usera peut-être une paire de pneu de plus, mais il crèvera moins, et c'est là l'essentiel.

Il existe encore un autre moyen, plus simple et moins dispendieux ; empêchant tout mâchurage de la chambre à air : ne prendre que des bandages pleins, tout caoutchouc ou cuirassés, ou bien encore, ce qui est mieux, interposer une semelle d'acier ininterrompue entre le sol et la bande de roulement.

Par surcroît d'économie, on pourrait même supprimer tout intermédiaire onéreux et délicat entre la semelle acier et la roue : on obtiendrait ainsi le seul moyen entièrement et exactement préventif contre la crevaison et le mâchurage des pneus.

Ce moyen, que j'ose proposer en exemple à M. Pia, est d'ailleurs employé par les compagnies de gros camionage qui en obtiennent toute satisfaction.

Que M. Pia veuille donc accepter ce conseil, donné en toute indépendance d'esprit, par un chauffeur de vieille roche.

ROBERT M.

J'ai lu l'amusante question posée dans votre numéro du 15 février par M. G Pia, et relative aux remèdes à employer contre la crevaison et le mâchurage des pneus.

Or, le nom de ce monsieur, qui est de mes amis, d'ailleurs, est une garantie de sa façon de conduire : il conduit en Auvergnat, si j'ose dire, et ses pneus boivent les obstacles qu'il a cru devoir négliger.

Moi aussi, je rencontre parfois en route des fers à cheval, des ferrures et autres légumes métalliques, mais un léger coup de volant me les fait éviter, comme j'évite soigneusement les quartiers de silex, de quartz, ou autres matériaux d'empierrement.

Pour l'automobiliste, le plus court chemin n'est presque jamais la ligne droite, mais le chemin des écoliers, toujours plus agréable et plus sûr, parce que moins fréquenté.

C. V.

COMMENT EMPÊCHER LES PETITS HYDRO-AEROPLANES DE PIQUER ?

Avec un de mes amis, futur aviateur comme moi, j'ai construit un modèle d'hydro au 10e. Au repos notre hydro flotte très bien ; mais dès que nous mettons l'hélice en mouvement (elle est mue par un petit moteur Fieux) tout pique de l'avant.

Nous avons modifié la position de l'hélice d'avant en arrière, nous avons reculé un peu les flotteurs, et cela plonge toujours de la même façon.

Voyez-vous un moyen d'éviter ce piquage qui interrompt nos essais,

AUGUSTE BLANC.
à Bordeaux.

Il est assez difficile de répondre à la question de M. Blanc sans avoir le modèle ou tout au moins un plan, sous les yeux. Car les causes de déséquilibre peuvent être multiples.

Cependant, d'après les explications par trop succintes exposées, on peut présumer deux causes distinctes :

1° Mauvaise forme des flotteurs, qui peuvent suffire à maintenir l'appareil en repos, mais qui «s'engagent» c'est-à-dire, tendent à s'enfoncer dans l'eau au lieu de se « déjauger » dès que l'hélice soit en marche.

Vous pouvez y remédier en plaçant de petites ailettes à incidence positive à l'avant de vos flotteurs.

2° Mauvais emplacement des flotteurs. Ce défaut semble résulter de ce que les flotteurs ont été reculés vers l'arrière. L'opération inverse eût été préférable.

Mais, encore une fois, il nous faudrait voir pour vous conseiller exactement.

H. M.

COMMENT FAIRE DE LA BOXE DANS DE BONNES CONDITIONS ?

Je voudrais bien m'entraîner à la boxe tout seul ; mais les appareils spéciaux que l'on voit dans les music-halls doivent coûter relativement cher et sont très encombrants.

Connaissez-vous quelques chose de pratique dans ce genre et d'un prix modique?

Vous rendrez en me répondant favorablement un signalé service à un très vieux lecteur.

JACQUES T.
avenue d'Eylau, Paris.

Pour l'entrainement à la boxe chez soi, il existe des appareils de tous genres.

Celui qui nous semble le plus pratique est le punching ball à extenseurs. Il se compose d'un ballon spécial, en cuir fort, et d'extenseurs fixés à chacun de ses deux pôles. Les extenseurs supérieurs s'accrochent au plafond d'une pièce quelconque, à un fort piton, et les extenseurs inférieurs s'accrochent à un crochet amovible qui se visse dans une douille métallique, elle-même vissée à demeure dans le plancher. Ce disposif est simple, propre, et peu coûteux.

Les seules précautions à prendre sont :

1° Avoir soin de bien fixer les crochets de suspension et d'attache au sol ;

2° Bien régler la hauteur du ballon selon la taille du boxeur ;

3° Placer en haut la valve de gonflement de la vessie intérieure ;

4° Et enfin, quand on débute, faire attention ne pas « rater » le ballon au retour, car lorsqu'on le manque, il se fait un plaisir de vous revenir en plein visage : sa caresse n'est pas toujours agréable.

Un autre système moins élégant exigeant moins d'adresse, est employé par quelques boxeurs de Xe catégorie, désireux de se « faire les poings ».

Il consiste en un prosaïque sac rempli de sable fin et accroché au long d'un mur : on peut frapper sans crainte : il n'y a jamais de choc en retour.

Mais nous préférons le premier système...

BATTLING RENAUX.

LEQUEL ACHETER ?

Comme la belle saison va bientot venir ; j'ai décidé d'acheter un bateau, un deux de promenade pour préciser. Or, on me propose deux modèles d'occasion, l'un d'une seule pièce et l'autre à clins.

Quel est le meilleur, à votre avis?

ALBERT FLUON,

Ma foi, votre question même indique très nettement le modèle que vous devez choisir :

Ce que vous baptisez bateau d'une seule pièce s'appelle réellement bordé franc-bord ou coque lisse, et convient surtout aux embarcations de courses, où la légèreté est la première qualité à rechercher.

Au contraire le bordé à clins, ou coque à lames chevauchées, convient mieux aux embarcations de promenade, en raison de sa robustesse et des facilités de réparation.

Mais que vous vous décidiez pour l'un ou l'autre type, nous vous conseillons d'examiner soigneusement votre acquisition sous toutes ses faces, et de ne vous engager qu'à bon escient. Un coup de vernis bien appliqué cache parfois des défauts bien désagréables, suite de heurts maladroits ou d'accostages un peu brusques.

L. DAVIES.

QUESTIONS NOUVELLES

CONTRE LA PLUIE

Nous avons reçu de notre directeur, M. Pierre Lafitte, la question suivante :

Je joue beaucoup au golf et par n'importe quel temps, mais je suis myope et quand il pleut, les gouttes d'eau s'accumulent sur les verres de mon binocle et m'empêchent de voir.

N'y aurait-il pas un moyen de remédier à cet inconvénient, bien gênant également pour les automobilistes?

PIERRE LAFITTE,

L'AVANTAGE DU GRAISSAGE A L'HUILE DE RICIN

Pourriez-vous avoir l'obligeance de me répondre dans votre dictionnaire aux questions suivantes :

1° Quels sont les avantages que l'on trouve dans l'emploi de l'huile de ricin pour le graissage des moteurs.

2° Pourquoi cette huile est elle employée presqu'uniquement pour les moteurs d'aviation.

3e Son prix de revient est-il plus élevé que celui de l'huile ordinairement employée.

4e Y a-t-il avantage à l'employer pour le graissage d'une motocyclette.

BOULARD,
16, rue Chanveau-Lagarde.

POURQUOI A-T-ON SUPPRIMÉ LA BÉQUILLE ?

Je suis voyageur de commerce et sportsman ; aussi je joins l'utile à l'agréable selon mes goûts en effectuant mes tournées en auto, une excellenie petite Clément Bayard.

Mais j'ai souvent à parcourir des pays montagneux, le Jura, le Doubs, la Savoie, etc., et j'ai bien souvent déploré l'absence de béquille de retenue à ma modeste voiture.

Pourquoi n'en monte-t-on plus sur les voitures ?

GEORGES LAMENDI,
à Lyon.

COMMENT ORGANISER UN RALLIE-PAPIERS EN BICYCLETTE ?

Ayant l'Intention d'organiser un rallye-paper en bicyclette, je vous prierais de vouloir bien insérer les quelques questions suivantes dans le petit dictionnaire sportif de la « Vie au Grand Air ».

1 Quelles modifications concernant la manière dont les « chasseurs » doivent prendre les lièvres, peut-on faire au réglement ordinaire.

2 Quel est le meilleur dispositif que les lièvres doivent adopter pour porter sur leurs bicyclette, la charge de papier nécessaire.

3 Ne serait il pas avantageux de remplacer les confettis habituellement employés par des morceaux de cartons d'une couleur apparente que l'on sémerait un à un, de distance en distance ?

4 Ne pourrait-on pas grouper les « lièvres » par groupes de deux, pour s'entr'aider en cas de crevaisons dans la confection d'une fausse piste ?

Je demande à quelques connaisseurs de bien vouloir me renseigner à ce sujet.

L. DESVAUX.

GRANDS HOMMES PETITES BICYCLETTES

1° Pour un très grand cycliste, n'y a-t-il pas d'inconvénient à sortir la tige de selle de 15, 18, 20 centimètres, au point de vue de la stabilité et de la rigidité de la bicyclette.

2° Le cadre de 0 m. 60 est-il employé quelquefois par les grands coureurs sur piste ou sur route surtout ?

Je suis intéressé dans la partie puisque j'ai 1 m. 82 de haut.

ANDRÉ JANCE,
La Ferté-Macé.

Nous donnerons dans notre numéro du 29 mars les réponses à ces questions.

PAUL LAUNAY.

PETITE CORRESPONDANCE

GERMAIN DUVAUX, *à Porrentruy.* — Adressez-vous de notre part à l'Aéro-Ball Club de la Seine, 45, rue du Rocher. Vous obtiendrez tous les renseignements que vous désirez.

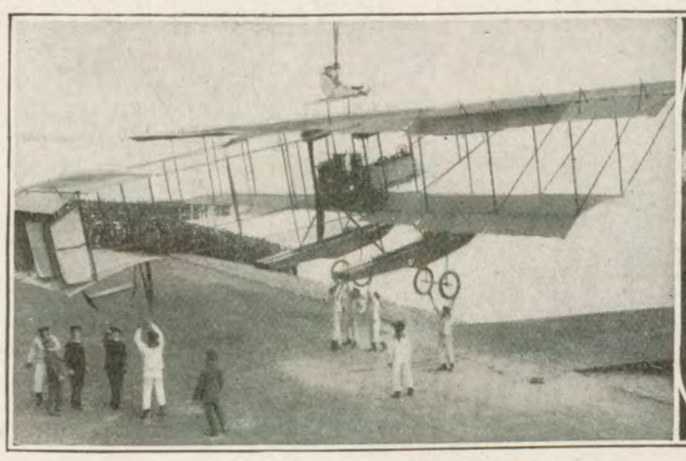
G. LEDUC, *La Roche-Bernard.* — Maurice Fournier montait une motocyclette à 4 cylindres et Rigal, une mono-cylindrique.

V. DE BELTZ, *Lyon.* — 1° Les anciennes voiturettes Decauville avaient un dispositif de ce genre. — 2° Oui, dans la course de côte de la Turbie. — 3° Rigoly sur Gobron-Brillié.

AMÉRIC MANCINI, *Rio-de-Janeiro.* — Nous vous remercions des renseignements et des photographies que vous nous envoyez.

(1) Tous les 15 jours, nos lecteurs trouveront, à cette place, les réponses aux questions qu'ils voudront bien nous poser. Nous les prions de collaborer à cette rubrique en nous adressant eux-mêmes des réponses.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



La mise à l'eau d'un hydro-aéroplane, au meeting d'aviation qui vient de se dérouler à Wilhemshafen. L'empereur d'Allemagne vint assister aux évolutions des appareils.

Le 4 Mars, les amis de Tristan Bernard (×) lui ont offert un grand banquet pour fêter sa nomination au grade d'officier de la Légion d'honneur. De nombreux discours furent prononcés.

Avant de reprendre la série de ses conférences au profit du premier avion ambulance, Melle Marvingt, l'excellente sportswoman forme des élèves à Chamonix.

Le dîner mensuel de l'Aéro-Club a été consacré à fêter les feuilles de chêne du général Hirschauer, ainsi que les raids de Brindejonc des Moulinais et de Bider.

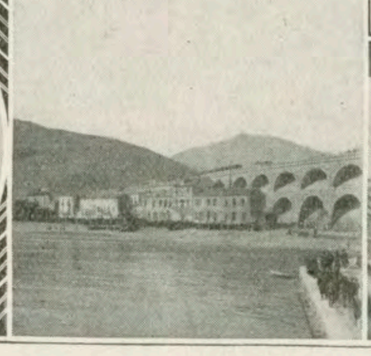
Le prince d'Arenberg s'est classé premier de l'épreuve du lancer du moulinet, but à 25 mètres (voir l'article page 193).

Laurens, sur son hydro-aéroplane Deperdussin, a volé de Beaulieu à Gênes, emmenant comme passager M. J. Schneider le sportsman bien connu.

Les frères Rapini ont fait une tournée aérienne très réussie au Brésil, ils vont continuer par le Chili.

Le lt Gérard chef du centre d'aviation du Crotoy s'envole en compagnie d'Allard

Corbett Wilson, sur son Blériot, se dispose à s'envoler de Pau à Biarritz.

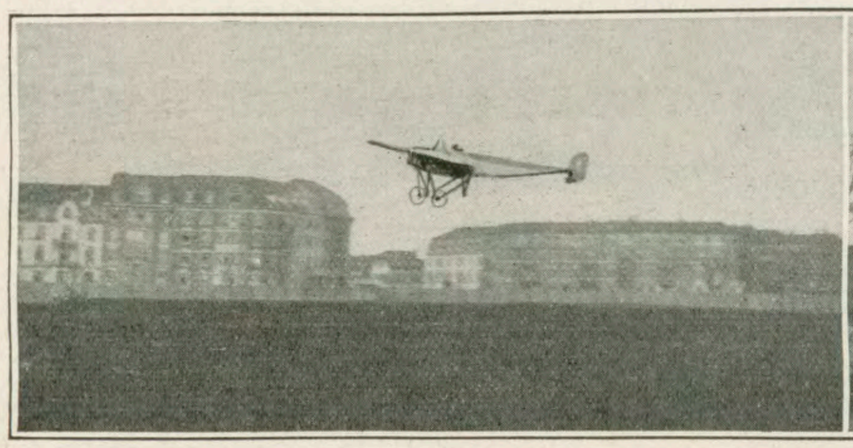


Cerbère pendant les fêtes qui ont suivi l'inauguration de la route de Banyuls à Cerbère.

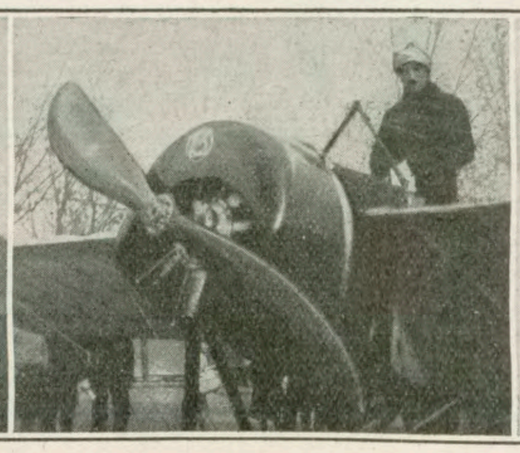
L'aviateur Frantz a battu le record du monde de durée avec 8 passagers, le 1er Mars à Chartres. Il a tenu l'air pendant 11 m.

Nos chasseurs alpins accomplissent de véritables prouesses dans la montagne. Ils sont passés maîtres dans l'art du ski et franchissent des étapes très longues sans fatigue. Les voici dans un passage difficile des Alpes, avec leurs canons de montagnes.

Le pavillon du Golf Club de Pau. C'est sur ce terrain que s'est disputé le prix du Gassion Hotel ; les meilleurs joueurs du Golf Club y ont pris part et parmi eux : MM. Hutchings, Walker, Ferrier-Karr, W. Chapman, F. Maude, H.-T. King, se sont fait remarquer.

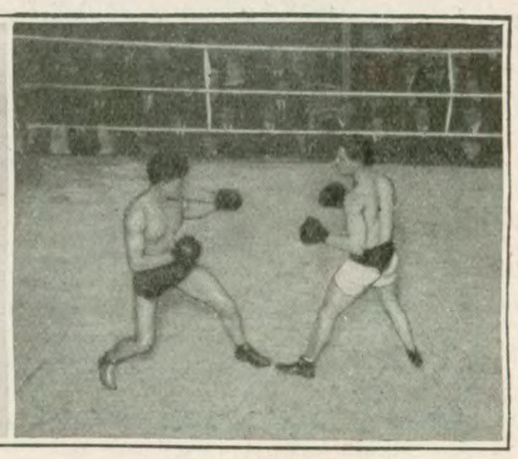


Audemars, le héros de Paris-Berlin en aéroplane, vient d'accomplir une splendide performance, volant de Bâle à Genève 250 kil. en 2 h. 10 m.



Edmond Audemars photographié au volant de son Morane-Saulnier (hélice Chauvière.)

Hourlier sur Peugeot, pneus Hutchinson.



Papin a battu Denis aux points en 10 rounds, le 6 mars, au Wonderland.

FOOTBALL RUGBY

Comment améliorer le rugby français? (1)

Ne nous imitez pas! dit un Anglais.

Je me rappelle un Anglais debout à mon côté au second match joué par les Néo-Zélandais en Angleterre. C'était contre Middlesex, si j'ai bonne mémoire, à Stamford Bridge. Il y avait une ligne de All Blacks balayant la plaine, et la balle volant de main en main quand mon Anglais demanda : « Combien donc y a-t-il là de ces diables noirs? » Cela m'amusa fort, car ils avaient l'air, en vérité, de sortir de nulle part, et ils gagnèrent par environ 34 à rien. Les avants français et anglais ne suivent pas assez vite. Les Français devront progresser et progresseront certainement beaucoup sous ce rapport.

Puisque je parle du lancer de balle des Néo-Zélandais, je dois dire un mot de la façon de passer des joueurs français. Il y a place marquée là pour une amélioration. Aujourd'hui, toutes les passes sont beaucoup trop lentes et laborieuses, au fait, elles font un peu songer à ce que nous appellerons le lob. Il ne faut pas perdre un instant quand on passe. La balle doit être jetée — en tourbillon — de main en main, à l'allure la plus rapide qui se puisse combiner avec la précision de direction et de prise; elle ne doit pas être lancée trop haut.

De longues hautes passes du genre lob sont simples invitations pour l'ennemi à les intercepter, et à déclancher une contre-attaque. Le joueur doit être sûr d'attirer son homme ou de le forcer à crocheter avant de passer.

La contre-passe est beaucoup trop négligée. Les joueurs français doivent cultiver la passe arrière dans le champ de jeu; au lieu de quoi, aujourd'hui, la balle voyage presque toujours vers la ligne de touche; et rarement, sinon jamais, n'est passée arrière dans le champ afin de permettre une attaque de flanc pour percer la défense.

Autre point relatif aux passes, très négligé des Anglais et des Français : quand le joueur donne sa passe, il ralentit incidemment. Or, au moment où un joueur délivre sa passe, il doit, au contraire, sprinter exceptionnellement vite et pointer en avant, de sorte qu'au moment où la balle est saisie par le joueur auquel il passe, il soit franchement en avant de lui. La négligence de cette précaution entraîne souvent une pénalisation pour jet en avant.

Le coup de pied de travers (cross kick) est fort négligé des joueurs français. Il y a peu de manœuvres plus utiles en football rugby que celle-là, et quand la défense a été bien attirée vers un des côtés du champ, un bon « cross kick » donne aux joueurs, qui n'attendaient que cela, une magnifique occasion de marquer sur l'autre aile. Et encore le « punt » court, « short punt » n'est pas assez pratiqué. Quand un joueur charge et ne rencontre devant lui que l' « arrière plein » et peut-être un autre arrière, le « punt » court par-dessus leur tête au dernier moment, donne au joueur, qui est lancé et qui l'est dans la direction du ballon, un immense avantage tel qu'il pourra généralement battre à la course la défense, ramasser la balle et marquer; ou, s'il se trouve au-delà de la ligne, tomber sur la balle. Ce simple, mais très effectif petit tour n'est pas pratiqué autant qu'il mériterait de l'être, tant dans le cas exposé que plutôt dans l'attaque. Feindre, ou comme on dit en Angleterre, faire un crochet, couper dedans, ces talents valent qu'on les cultive. Hunter, de l'équipe néo-zélandaise, était à ce jeu-là une merveille. Poulton et Adrien Stoop, les fameux Harlequins, y excellent également, et il est précieux, pour faire monter la marque.

Un très grand défaut du football anglais, et qui n'est peut-être pas aussi marqué dans le jeu français, c'est que la « passe-arrière », de la ligne extérieure y est virtuellement inconnue. Et c'est l'un des moyens les plus utiles pour amorcer une course à passe, et il était pratiqué avec une remarquable fréquence, par les Néo-Zélandais.

Il est difficile d'exagérer l'importance de cette manœuvre, si elle est cultivée comme elle doit l'être. La dernière fois que j'ai vu l'Angleterre contre l'Ecosse, elle n'a été employée que *deux fois, une fois par chaque camp.* L'Angleterre en a tiré un essai, mais l'Ecosse n'a pas marqué. J'ai assisté à maints grands matches, en Angleterre, sans une passe arrière de la ligne externe, et ce n'est plus du rugby

Avant de clore cet article, je dois dire un mot de l'importante question de l'arbitrage. Il est essentiel que le referee ait une bonne connaissance des règles. En Angleterre, l'arbitrage est, à mon avis, très mauvais, vraiment. Maints des referees qui assument la charge de matches très importants ici, ne seraient pas agréés pour arbitres d'un match d'écoliers en Nouvelle-Zélande. Voici un exemple fort clair de cette « mal administration » des règles. La plupart des referees paraissent croire que leur fonction consiste à jouer un solo de sifflet, et ils sifflent à chaque bousculade, si insignifiante soit-elle, et au moment même où elle se produit. Mais la règle est parfaitement claire sur ce point : c'est que, pour cette infraction tout au moins, il n'y ait pas d'arrêt du jeu jusqu'à ce que le referee se soit rendu compte si c'est le camp offensant qui a bénéficié de l'irrégularité ou non. Si, par sa transgression de la règle, il a conquis un avantage, alors, tout naturellement, c'est le devoir de l'arbitre de siffler, mais non autrement.

Pour conclure, mon opinion du football rugby anglais, c'est qu'il est beaucoup trop stéréotypé. Je ne crois pas qu'il atteigne jamais le niveau fixé par les All-Blacks, à moins qu'on n'y introduise beaucoup plus d'individualité, de travail de tête. Les hommes sont bons. Plus de doute là-dessus. Il n'y a que très peu de reproches à leur faire, mais ils doivent se servir beaucoup plus de leur intelligence, sans quoi je puis voir la France les laissant en arrière, car les Français ont cette qualité, inestimable en sport, de projeter rapidement leur esprit dans leurs muscles, si je puis ainsi dire. C'est ce qui frappe remarquablement chez l'escrimeur. Voici qu'en boxe, la France arrive au premier rang, et je dis, sans crainte d'être accusé de flatterie, que je crois qu'en s'éveillant à la valeur du sport, les Français font une grande chose. Ils ont le physique, et ils ne se contenteront pas de jouer un jeu quelconque sans y mettre de leur cerveau. Cela signifie qu'ils doivent réussir. Mais, d'abord et avant tout, il est nécessaire de fixer leur idéal, au moins aussi haut que le point de perfection. Comme de chacun des sports ou jeux particuliers dans lesquels ils ont le désir légitime d'exceller.

P.-A. VAILE.

(1) Voir le n° 755.

AVIATION

Faut-il blinder les avions? (1)

C'est une solution nécessaire.

Nous avons envisagé, dans un précédent numéro, le blindage contre le tir des *terriens*, c'est-à-dire contre le tir des fantassins, des artilleurs ennemis; une autre question se pose : faut-il blinder les avions contre les adversaires *aériens?*

Si nous prenons le tir d'une troupe d'infanterie tirant sur un avion, descendu au-dessous de la zone d'invulnérabilité, c'est-à-dire en dessous de 1.000 mètres, nous voyons, d'après les résultats des expériences, en France, et celles de la guerre des Balkans, qu'entre 500 et 1.000 mètres, sur un but mobile, le pourcentage est d'environ 1 0/0, soit 10 balles pour 1.000 coups de fusil. Donc, une compagnie de 250 fusils, tirant ses 6 coups, mettra, en l'espace d'une minute, 15 balles dans l'avion.

Ce pourcentage n'a rien qui doive surprendre. En effet, la gerbe de balles, provenant des tireurs maladroits, forme un éventail, dont la largeur varie de 250 à 500 mètres. Or, comme l'avion le plus vite se déplace à peine à 200 mètres à la minute, on comprend que, pendant la traversée de cette gerbe, il puisse être atteint. Néanmoins, aux environs de 1.000 mètres, les balles n'ont presque plus de force et tendent à retomber selon la verticale : c'est la zone de sécurité contre le tir de l'infanterie qui commence.

Tout autre est le tir de l'artillerie, grâce à ses nouveaux canons contre aéroplanes, pouvant pointer verticalement : ses procédés sont plus exacts que ceux de l'infanterie et surtout sa portée est plus grande. A 1.000 mètres, on considère que les balles des shrapnels seront encore dangereuses.

Nous savons d'avance quelles sont les méthodes que les artilleries européennes, allemandes ou françaises, emploieront pour la démolition des avions ou dirigeables dans les airs.

Supposons un avion à une hauteur de 925 mètres et passant à un kilomètre d'une batterie. Le capitaine commandant la batterie, apprécie, grâce à sa jumelle télémètre, la hauteur et la distance, à 200 mètres près, Les trois premiers coups ont été lancés avec des obus spéciaux, éclatant au point voulu, mais dégageant de la fumée servant de repère de tir, ce sont les obus-témoins.

Le capitaine commande :

1° coup, à 800 mètres. Rectification : Trop court.

2° coup, à 1.000 mètres. Rectification : Trop long.

3° coup, à 900 m. Rectification : Un peu court.

Et, à ce moment, il déclanche, avec sa batterie, le tir en raffale. L'avion sera arrosé de balles, en supposant qu'un coup heureux et de hasard ne le rencontre pas.

En tout cas, plus que dans le tir par salve de l'infanterie, on voit que la seule méthode d'échapper à ce tir d'artillerie précis, est la mobilité : descentes, virages brusques, montées, désorganiseront souvent le tir de l'artillerie. D'où la nécessité d'avoir un avion souple, en même temps que blindé, pour les balles malheureuses.

Telles sont les deux méthodes de tir que l'expérience de la guerre balkanique a consacrées. Mais ce sont des méthodes *terriennes*, avec une base sûre qui est le sol. Examinons l'efficacité du tir aérien, partant d'autres avions et surtout de dirigeables allemands. Il ne faut pas nous en effrayer, son efficacité sera très peu grande.

D'abord le tir par salve à coups de fusil est presque impossible, l'équipage d'un Zeppelin, se composant au maximum de 15 hommes disponibles.

Reste le tir de mitrailleuse et des canons légers à longue portée, dont les Allemands ont armé leurs Zeppelin. Mais il est permis d'être un peu sceptique, de se demander s'ils donnent des résultats... En tout cas, ils seront limités et très vite, par le poids des munitions.

Donc, un tir plongeant d'un dirigeable allemand n'est pas à redouter pour l'avion français. Sa mobilité, sa vitesse, le mettra à l'abri des coups, et il semblerait illogique de vouloir *blinder* aussi les parties supérieures du capot et du moteur. Alourdissement de l'avion, impossibilité d'observation, etc., etc. Voilà à quoi un blindage complet nous amènerait.

Donc, il nous suffit de retenir la crainte du tir des *terriens* et c'est suffisant déjà pour donner du travail à nos constructeurs et aviateurs militaires. Voilà donc le problème posé. Nous connaissons nos ennemis — fusils et canons de terre — à nous de nous garantir. Les derniers canons allemands contre aéroplanes auraient une portée de 1.500 à 2.000 mètres. Mais il faut accepter cette assertion sous réserve.

En tout cas, nous nous trouvons amenés par force à l'avion blindé, c'est-à-dire à l'avion lourd, pour reconnaissance de champ de bataille. Et il semble d'ores et déjà que nous entrevoyons, dans notre aéronautique militaire, les deux sortes d'appareils dont la mission, la construction, les moteurs seront absolument dissemblables.

D'un côté : l'*avion lourd, blindé*, pesant de 600 à 800 kilos, même 1.000 kilos, au besoin *armé* avec une mitrailleuse, machine à grande envergure, munie d'un moteur de 150 à 200 chx. Ce sera le *biplan* qui sera le prototype de cet appareil.

D'autre part : l'*avion léger, non blindé*, extra rapide pesant de 300 à 350 kilos, *non armé*, muni d'un moteur de 50 chx au maximum, Ce sera le *monoplan* qui sera le prototype de cet appareil.

Alors que l'un *lourd* et *relativement lent* (100 kilomètres à l'heure) pourra, grâce à son *blindage*, évoluer au-dessus du champ de bataille à l'altitude d'observation de 800 et 1.000 mètres, l'autre léger et extra-rapide (120 à 130 kilomètres à l'heure), dédaignant les zones d'observation de 1 000 mètres, où il est vulnérable puisqu'il n'est pas blindé, opérera ses reconnaissances à 1.500 et 2.000 mètres, cherchant non plus à distinguer de simples bataillons ou brigades, mais à découvrir, dans le pays ennemi, les corps d'armée et des armées.

Même s'il est forcé de descendre vers les 1.000 mètres, le monoplan souple se défilera des tirs de l'artillerie : invisible presque, petit point noir perdu dans le ciel, il survolera sans attirer l'attention des combattants : et puis si minuscule, si haut, qui est-ce qui distinguera sa nationalité? Ne risquerait-on pas de *descendre* un des siens?

Le gros biplan blindé, au contraire, sera toujours exposé aux coups parce qu'on le verra, parce qu'il sera plus bas pour mieux observer, parce qu'il sera moins vite. Son *blindage* sera donc son unique salut, et c'est pourquoi il faut qu'il soit blindé, si l'on veut avoir une avionnerie de reconnaissance de champ de bataille.

MARC GOUVIEUX.

(1) Voir le n° 755.

EXCELSIOR Par ses nombreuses photographies des actualités du jour, sa rédaction indépendante et impartiale, ses correspondants particuliers sur tous les points du globe, *Excelsior* est devenu rapidement l'égal des premiers organes d'informations et le premier journal quotidien illustré du monde.

Tous les lecteurs des Publications Pierre Lafitte et Cie doivent considérer *Excelsior* comme leur journal quotidien. Demandez la liste détaillée des primes et avantages offerts aux abonnés d'un an, à *Excelsior*, 88, avenue des Champs-Elysées. Paris.

LE COMBAT FRANK KLAUS-BILLY PAPKE

QUELQUES CROQUIS DE LA RENCONTRE

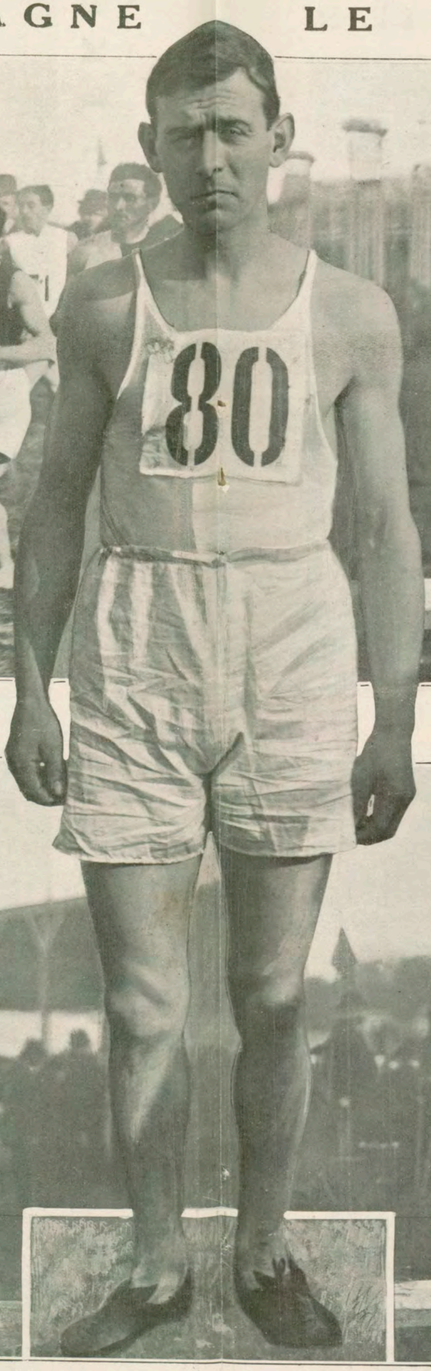
Le match Frank Klaus-Billy Papke n'a pas tenu tout ce qu'on pouvait en attendre, à cause des multiples corps-à-corps, fastidieux et monotones. Les deux boxeurs sont certes de puissants et très redoutables athlètes, mais ils ne possèdent pas cette science qui permet de surnommer la boxe « le noble art ». Ces séries de corps-à-corps appartiennent plus aux pugilats de la rue qu'au sport de la boxe. Un Américain, qui se trouve à Paris, M. Clifford, élève du célèbre maître Gibson, a pris quelques croquis du match que nous sommes heureux de publier. Ils montrent de façon plus saisissante encore que la photographie les attitudes des deux combattants.

L'ÉCOSSAIS DINNING GAGNE LE CROSS INTERNATIONAL

LA VIE AU GRAND AIR

A LA FIN DU PREMIER TOUR

Le Cross International et National professionnel, organisé par notre confrère l'« Auto », a remporté un très brillant succès dimanche dernier, à Juvisy, où il se disputait sur la piste de l'aérodrome dont les concurrents firent 7 fois le tour (17 kil.)



UN SAUT DE GEORGE DINNING

L'Ecossais George Dinning prit la tête au cours du premier tour et s'échappa dès le début du second tour. Il ne fit, à partir de cet instant, qu'augmenter son avance qu'il porta jusqu'à 700 mètres environ. Son allure enthousiasma la foule qui assista à ce walk-over.

HANS HOLMER DEVANT E. TABUTEAU.

L'Anglo-Canadien Hans Holmer, vainqueur du Cross International de l'année dernière, était le grand favori, mais il n'était pas dans la forme qu'il possédait lorsqu'il battit Kolehmainen et Louis Bouchard. Se voyant incapable de triompher de l'Ecossais George Dinning, il préféra abandonner à la fin du troisième tour. Il était alors 8e. En médaillon, l'arrivée de Dinning.

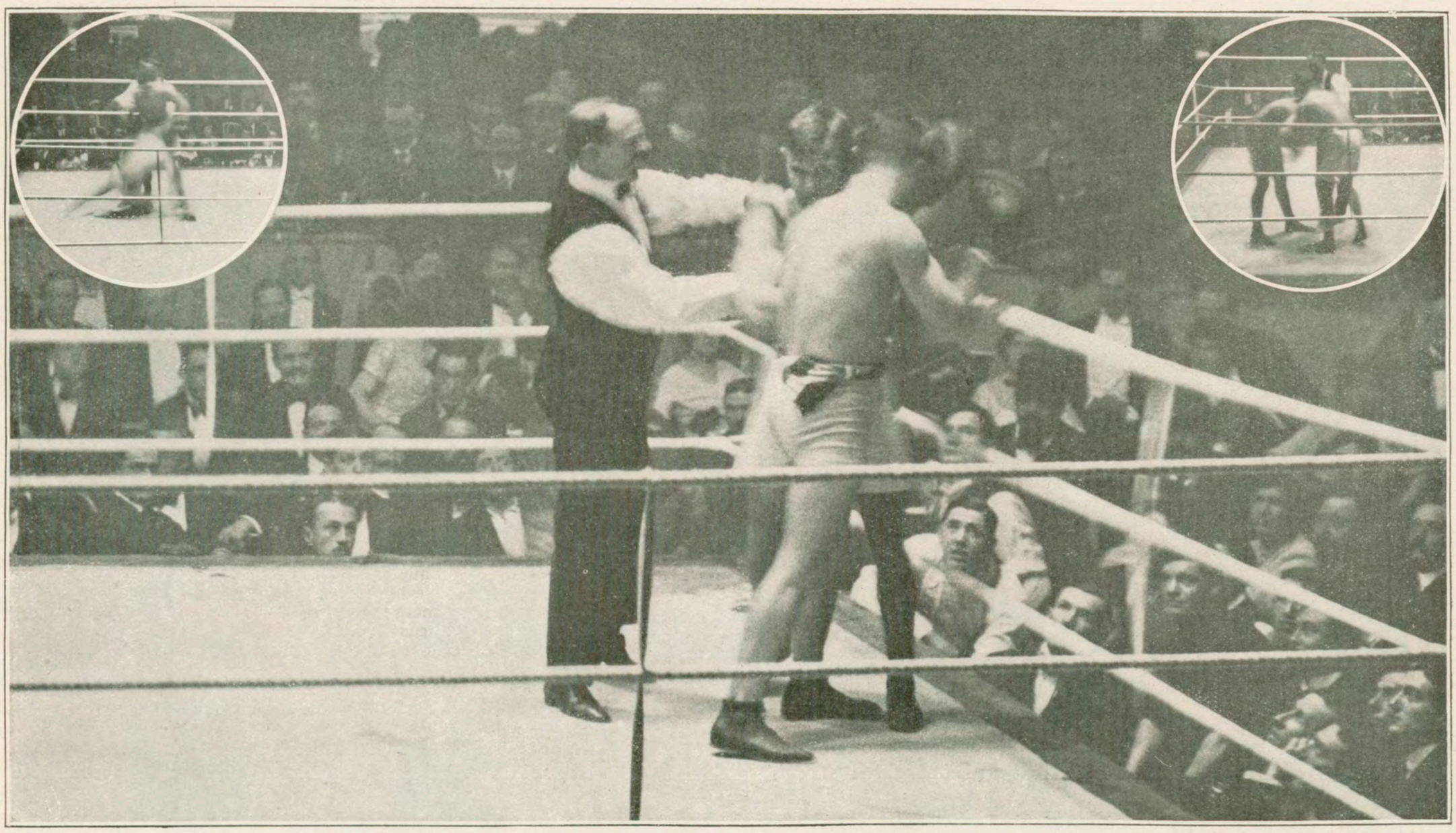
GEORGE DINNING

L'Ecossais George Dinning, le vainqueur, fit une course admirable puisqu'il ne mit que 58 m. 4 s. 4/5 pour couvrir les 17 kil. d'un parcours dont la piste n'était pas toujours facile et qui était, de plus, émaillé d'obstacles.

SNOUCK DEVANT VERMEULEN

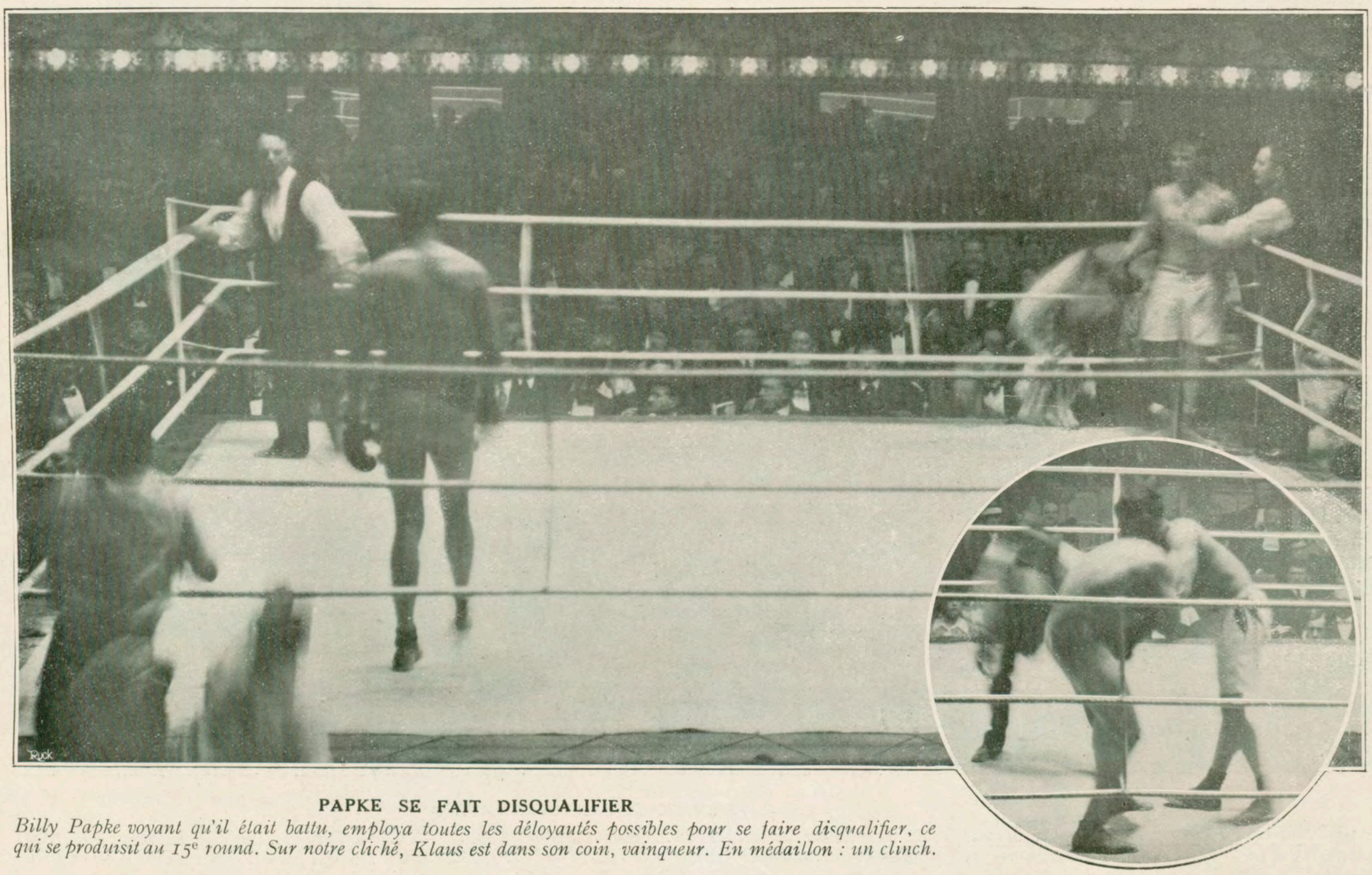
Les Français accomplirent une belle performance. Ils ne pouvaient espérer triompher de George Dinning, mais ils réussirent à prendre les places d'honneur. L'Italien Fortunato Zanti parvint à se classer 5e. La seconde place revint à Jean Vermeulen en 1 heure 10 s. Il précédait Victor Snouck 2e, en 1 heure 17 s. et Gaston Petit 4e, en 1 heure 55. En médaillon, l'arrivée de Vermeulen, 2e.

PAPKE SE FAIT DISQUALIFIER



LE COMBAT CORPS A CORPS

Le match Frank Klaus-Billy Papke avait attiré une foule considérable. On y reconnaissait notamment M. Louis Barthou, ministre de la justice, et son frère Léon Barthou, le célèbre aéronaute, M. Deutsch de la Meurthe, etc. — En médaillon à gauche, Papke tombe; à droite, un clinch.



PAPKE SE FAIT DISQUALIFIER

Billy Papke voyant qu'il était battu, employa toutes les déloyautés possibles pour se faire disqualifier, ce qui se produisit au 15e round. Sur notre cliché, Klaus est dans son coin, vainqueur. En médaillon : un clinch.

FISHING

La Pêche au lancer

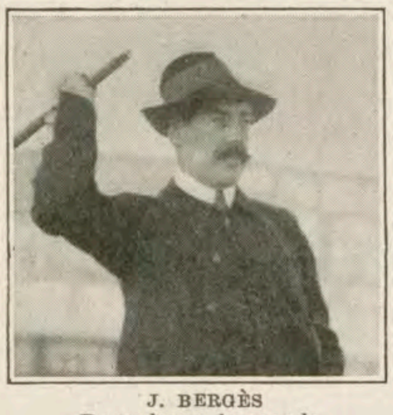
Une pêche vraiment sportive.

Y a-t-il donc des pêches sportives possibles à pratiquer, sans être obligé d'aller en Ecosse ou en Floride, et qu'entend-on désigner exactement par ce qualificatif à la mode ?

Jusqu'à présent le mot « pêche ou pêcheur » évoque instantanément le Monsieur d'âge généralement mûr, de mine florissante assis sur un pliant au bord de la rivière ou dans un bachot soigneusement ancré à l'ombre d'un arbre penché sur la rive et qui trempe placidement du fil dans l'eau. Certes, cette pêche dite « pêche au coup », est une distraction dont je n'aurais garde de médire car elle est un repos moral autant que physique. Et quel pêcheur ne garde un bon souvenir des heures exquises passées à guetter le bouchon, bercé par le murmure de l'eau qui fuit et le bruissement du vent dans les feuilles de l'arbre voisin!

Je ne médirai pas davantage des émotions ressenties en remontant le tambour ou le verveux plein de poissons aux écailles nacrées et qui frétillants font jaillir sous les feux du soleil des diamants et des opales liquides.

De même qu'un veneur ne voudra jamais assassiner un cerf à l'affût, un Anglais fusiller un renard, jamais un pêcheur sportif ne consentira à prendre brochet, perche, truite ou saumon qu'au lancer ou à la mouche artificielle.



J. BERGÈS
Recordman du monde,

La différence essentielle entre la pêche au lancer et la pêche au coup réside en ce fait qu'on présente ou qu'on fait passer sous le nez du poisson, si j'ose dire, un appât artificiel, au lieu de fixer un appât naturel à un flotteur et attendre que « ça morde ». Pour réaliser ce mode de pêche, point n'est besoin d'engins encombrants, lourds ou mal odorants; une canne en bambou refendu de 2 à 3 m. 50, munie de larges anneaux, un moulinet sur le tambour duquel est enroulée, une soie fine et résistante, quelques bas de lignes en fil d'acier gros comme un fort cheveu, ou en racine, dans votre portefeuille ; dans la poche une boîte métallique contenant quelques poissons artificiels en cuivre nickelé ou doré, en plomb ou en gutta, garnis d'hameçons triples; dans votre autre poche un filet destiné à contenir vos prises, une gaffe à main et c'est tout.

Muni de ce matériel, il ne vous reste plus qu'à vous promener sur les bords de la rivière; apercevez-vous au milieu de l'eau à 40 mètres du bord, le remous d'un brochet qui « chasse », vite un « lancer » savant et vous envoyez, en vous servant de votre canne comme d'une fronde, votre appât dans les parages du carnassier, puis au moyen de votre moulinet, vous « ramenez » tout en balançant légèrement l'extrémité de la canne, pour que l'appât ait dans l'eau l'allure saccadée du poisson blessé qui fuit... crac!... une secousse, ferrez, c'est une attaque!.. les secousses augmentent, c'est votre requin d'eau douce qui trouve le morceau un peu dur à avaler et qui est dans l'état d'esprit d'un chien en train de manger des guêpes. C'est à ce moment que l'émotion est intense et que la sportivité de cette pêche se révèle. Pensez qu'il s'agit d'amener à la portée de votre gaffe un poisson de quatre, huit, dix ou quinze livres en train de gigoter désespéremment au bout de votre fil de soie à 30 mètres du bord sans rien casser, ni soie, ni hameçon, ni la gueule de l'animal. C'est du sport et du vrai et qui dure quelquefois un quart d'heure et plus, suivant l'habileté du pêcheur et la taille du pêché.

Cette pêche se pratique presque en tout temps, mais surtout en hiver, où elle est particulièrement agréable en raison du mouvement et de l'exercice qu'elle procure et qui empêche d'attraper à défaut de poisson le fâcheux refroidissement.

La pêche de la truite à la mouche est toute différente: comme matériel une canne d'environ 3 mètres de long, légère (2 à 300 grammes) et flexible, une soie vernie passant dans les anneaux de la canne et venant s'enrouler sur un moulinet fixé au talon. A l'extrémité de la soie, un bas de ligne en racines fines, car la truite est la méfiance incarnée, une épuisette pliante et enfin dans la poche la boîte en métal, à compartiment renfermants un assortiment de mouches artificielles de formes et colorations différentes. Quelles petites merveilles de délicatesse, ces mouches faites par les doigts habiles et déliés des ouvrières Anglaises, avec un tout petit hameçon, des barbes de plumes de couleurs éclatantes ou neutres, du duvet, des soies rouges, vertes ou mordorées, des fils d'argent ou d'or; chacune d'elles est un chef-d'œuvre de patience et, de goût. J'ajoute que nombre de fervents fabriquent eux-mêmes leurs mouches et que ce ne sont pas les moins jolies et les moins efficaces.

La truite se plaît surtout dans les eaux froides et rapides, on en trouve dans nombre de rivières de notre belle France, et à moins de 100 kilomètres de Paris, on peut déjà faire de belles prises. Cette pêche est surtout productive pendant les mois chauds de l'année et particulièrement en mai et en juin au moment de l'éclosion des gracieux « éphémères » appelés « mouches de mai ». La truite, alors est comme affolée et s'élance gloutonnement sur tous les insectes qui viennent se poser sur l'eau, en faisant le « plof » caractéristique qui fait si bien battre le cœur des dilettantes.

La canne à mouche se manœuvre d'une seule main et c'est en fouettant que le pêcheur peut arriver à déplier et à lancer sa ligne en avant, de telle façon que la mouche artificielle vienne se poser moelleusement sur l'eau, comme un éphémère épuisé par sa courte existance et qui vient mourir sur l'onde qui l'a fait naître.

Avec un peu d'habitude, le pêcheur pose sa mouche, à l'endroit précis où la truite vient de sauter, à peine est-elle sur l'eau qu'il aperçoit un éclair d'argent: c'est le poisson qui s'élance, il faut ferrer aussitôt et ramener ensuite doucement pour éviter la rupture de la racine fragile qui seule tient la capture.

Cette dernière pêche est exquise, car la truite est le poisson noble par excellence, sa ruse, l'acuité de sa vue, sa vivacité et sa forte défense en font un poisson sportif entre tous et contre lequel l'habileté du pêcheur peut le mieux se manifester.

La pêche du saumon à la mouche ne se pratique guère qu'à l'étranger, avec des engins exactement semblables à ceux qu'on emploie pour la truite, mais de bien plus grandes dimensions. En France, on le pêche au lancer et il faut avoir une habileté longue à acquérir pour pouvoir retirer de l'eau sans rien casser des poissons qui pèsent couramment de quinze à vingt livres et qui se défendent désespérément.

J. BERGÈS,
administrateur délégué du Fishing-Club de France.

CYCLISME

Le nouvel amateurisme

Mais, est-il bien nouveau jeu ?

NOUVEAU style... En France, oui, car la vertueuse épuration pratiquée par l'U. V. F. lorsqu'elle créa les catégories d'indépendants, nous avait valu d'avoir, en sport cycliste des amateurs d'une blancheur à peu près immaculée.

Mais je dois reconnaître qu'ils étaient, hélas! bien peu nombreux, et que dans un lot aussi restreint, la sélection devenait si difficile que nous n'avions pas, au point de vue international, un seul homme de valeur.

L'U. V. F. pour s'être frottée aux puristes intransigeances qui dirigent chez nous les sports athlétiques, le football, avait un jour décreté que c'en était assez en cyclisme, du règne des amateurs marrons. Ainsi considérait-elle ces amateurs de valeur suffisante pour que des constructeurs de marques de cycles ou de pneus mettent à leur disposition, et gratuitement, un matériel de piste ou de route, des entraîneurs; ces champions auxquels les vélodromes offraient leurs frais de voyage et de séjour. Fini tout cela, en France du moins. Ces amateurs-là ne devaient plus être amateurs. Et, en effet la catégorie très libérale des indépendants ayant été créée, il n'y eut plus, ou presque d'amateurs.

Or, l'U. V. F., d'un simple petit ukase, qui aura des effets énormes, vient de changer tout cela. Amateurs, vous aurez droit désormais, vous aussi, aux facilités qui vous permettront de ne pas vous rendre trop onéreuse la pratique du sport qui vous est cher. Et vous, indépendants d'hier, vous avez le droit de redevenir ce que vous étiez jadis, amateurs de bonne classe, et dignes de lutter contre les amateurs Anglais, Allemands voire même Sud-Africains. Vous n'avez qu'à demander le changement de votre licence, et le tour sera joué.

C'est là, d'une simple décision, le retour aux temps jadis, où nous avions en France, disputées par les amateurs, de magnifiques courses sur route, d'intéressantes réunions sur piste, et ces challenges interclubs, et cette bonne rivalité entre les grandes sociétés. Les indépendants avaient tué tout cela. L'amateurisme, nouveau jeu d'ailleurs en apparence seulement car ce qui va se passer au grand jour aujourd'hui se pratiquait autrefois de façon occulte, l'amateurisme va refleurir. Et tout cela parce que tel ou tel coureur de classe aura le droit d'accepter la bicyclette et les pneus qui lui permettront de s'entraîner et de courir.

GÉO LEFÈVRE.

CROSS COUNTRY

Le Cross professionnel

Dinning se révèle aux Parisiens.

Du côté amateur, l'habitude est prise et restera de ne faire disputer le cross des Cinq Nations qu'après que chacun des pays qu'il intéresse a fait courir chez lui son championnat, et seules, les équipes représentatives se mettent en ligne dans l'ultime compétition internationale.

Chez les professionnels français qui respectent la tradition, on fait d'une pierre deux coups et les deux championnats font bon ménage dans la même course. Il est vrai au fond que le championnat international est plutôt une épreuve par invitations, des arguments bien souriants amènent au départ pour notre plus grand plaisir la ou les étoiles professionnelles qui brillent le plus à l'étranger.

L'an dernier nous avions eu Hans Holmer et un des membres de cette fantastique tribu des Kolehmainen. Cette année, Holmer seul se rangea au départ et à côté de lui un homme, que nous n'avions pu encore apprécier bien que sa réputation fut grande, l'Ecossais Dinning.

Nettement les deux athlètes, de par leurs performences, se détachaient du lot et tout l'intérêt se concentrait sur eux et si l'un nous a déçu l'autre a bien mérité les applaudissements qui saluèrent sa victoire facile.

Holmer, l'homme dont on attendait le triomphe, et dont tous les connaisseurs avaient encore dans l'œil la silhouette riche et musclée, l'allure allongée souple et méthodique, Holmer vainqueur l'an dernier et gagnant si net du dernier Tour de Paris, s'arrêta au troisième tour alors que 8e il n'avait plus le moindre espoir de faire une belle performance.

Interrogé, il se plaignit de maux d'estomac consécutifs à une mauvaise traversée. L'excuse est bonne et peut être considérée comme réelle, car Holmer est un loyal athlète qui ne truque pas comme bien des champions fameux en ont pris l'habitude.

Dinning finit premier et de superbe façon.

Moins bien que Holmer, moins racé, Dinning a néanmoins très belle allure et possède chose rare, une science du train qui lui permet de lâcher méthodiquement ses suiveurs et de couvrir tous ses tours de piste dans le même temps à quelques secondes près.

Dimanche dernier s'il fit le 1er tour en 8 minutes, le second fut terminé en 16' 3", le 3e en 24' 58", le 4e en 32' 39", le 5e en 41' 3", le 6e en 49' 25" enfin le 7e tour agrémenté de la ligne droite en 58' 4" 2/5. Il est difficile d'avoir plus la régularité de chronomètre.

Derrière cet automate le meilleur homme du moment en l'absence de Bouchard ne pouvait qu'être le courageux Vermeulen qui néanmoins, fut talonné jusqu'à la fin par Snouck. Près de deux minutes le séparaient de l'Ecossais.

Ceci dit, et bien que nous soyons sans termes de comparaison sérieux, pouvons-nous écrire qu'en cet hiver 1913 les amateurs valent mieux à travers la campagne que leurs camarades de l'autre fond ?

Je le crois, sans hésitation et je prétends même que non seulement il y a une classe entre Keyser ou Bouin et Vermeulen, mais que si par le plus grand des bonheurs (chose irréalisable) on mettait en présence les dix premiers de chacun des championnats amateurs et professionnels la victoire resterait certainement du côté amateur.

Il y a eu des années où la lutte aurait pu être indécise.

L. DE FLEURAC.

CE QU'IL FAUT LIRE

LE GUIDE DE L'AVIATEUR

PAR ROLAND GARROS

Tous ceux qu'intéresse l'aviation trouveront dans cet ouvrage remarquable, dû au grand champion de l'air, les renseignements complets et mis à la portée de tous sur le plus lourd que l'air, la façon de voler, les théories de l'aviation, etc., etc... Ce livre est complété par une préface d'Alfred Leblanc et une biographie de Roland Garros, par Jacques Mortane.

Le volume, 1 fr. 50 (Pierre Lafitte et Cie).

HIPPISME

Le pur sang américain

Les origines de la race chevaline dans le Nouveau Monde.

Le ministre de l'Agriculture vient de prendre un arrêté dont l'article premier est ainsi conçu : « A dater du 15 mars 1913, un animal né à l'étranger, ne sera inscrit au Stud Book français, de pur sang que si sa filiation absolument pure peut être prouvée tout d'abord pendant huit générations consécutives et si ses ancêtres, à une époque quelconque, se trouvent tracés soit au Stud Book anglais soit au Stud Book français, tant du côté paternel que du côté maternel. »

L'article 3 ajoute que, dans le cas d'une jument importée pleine, « il y aura lieu de fournir, dans les mêmes conditions, la preuve de la pureté de la race pour l'étalon qui l'aura saillie à l'étranger. » Entre parenthèses, cette dernière exigence est peut-être un peu rigoureuse : si j'importe une poulinière d'origine absolument pure, je me verrai, semble-t-il, refuser son inscription lorsque je ne pourrai pas fournir les références pour l'étalon dont elle est pleine. Il aurait peut-être suffi, dans ce cas, d'exclure le produit ainsi conçu à l'étranger.

Mais je ne veux pas discuter les termes de cet arrêté; je ne veux pas reprendre mot par mot toute la rédaction de l'article premier ni chercher quelle acception doit être adoptée pour l'expression « tracés »; je ne veux même pas montrer comment, d'après ce texte, la progéniture d'une de nos poulinières admises jusqu'ici par indulgence, d'une fille de Callistrate par exemple, se verra traitée différemment selon qu'elle sera née en France ou à l'étranger.

Je m'en tiendrai aujourd'hui à l'esprit de la décision intervenue. Son but très net est d'arrêter l'importation en France des produits de l'élevage américain, tout en respectant les droits acquis par ceux qui possèdent des animaux dont l'inscription a été accordée sous le régime ancien de la moindre sévérité.

En me plaçant à un point de vue purement personnel, j'avoue que j'applaudis des deux mains à la mesure qui vient d'être prise. Nous avons déjà, en matière d'élevage, trop de sujets d'incertitude avec les pedigrees anglais et français, sur lesquels nous commençons à pouvoir préciser notre jugement, sans y introduire des éléments absolument nouveaux qui viennent seulement compliquer la question.

Je m'en tiendrai à cette opinion toute particulière. Car, dans un autre ordre d'idées, il est trop difficile de se prononcer à l'heure actuelle. Nous avons bien vu déjà quelques échantillons de la production de ces poulinières américaines; certains mêmes se sont très bien comportés. Mais nous ne pouvons en tirer une généralisation; car, étant donné la réputation des éleveurs qui sont venus s'installer en France, il est probable que les éléments importés par eux représentent une sélection très rigoureuse de l'élevage américain.

D'ailleurs, pour juger en connaissance de cause, il faut attendre de posséder un ensemble de résultats. Il faut aussi savoir faire la distinction entre les différentes origines; car, de tout temps, les Américains ont largement recruté en Angleterre des poulinières et surtout des étalons. Il arrive donc souvent que des animaux, nés en Amérique, possèdent un pedigree purement anglais. Par contre, il en est d'autres qui se rattachent directement à une souche indigène : ce sont ceux dont le nom, dans les pedigrees numérotés, est suivi d'une croix et non pas d'un nombre.

Pour savoir ce que représentent ces souches indigènes, il faut remonter un peu loin.

Dans les fossiles de la dernière partie de l'époque tertiaire, on a trouvé des traces de la présence de nombreuses variétés de la race chevaline dans l'Amérique du Nord. Mais, tandis qu'on en possède la certitude pour l'Amérique du Sud, on n'est pas sûr que, dans celle du Nord, le cheval ait existé du temps des premiers hommes.

Quoi qu'il en soit, dans le Sud comme dans le Nord, par un phénomène curieux, tous les représentants de la race chevaline disparurent. Et, lorsqu'en 1492 Christophe Colomb découvrit le Nouveau-Monde, il est absolument certain qu'il n'existait pas un cheval sur toute la surface du continent.

Après la découverte, les Espagnols s'établirent à Saint-Domingue, puis à Cuba; et naturellement, ils y importèrent des chevaux. Quand, en 1519, Fernand Cortez s'embarqua à Cuba, pour aller conquérir l'empire de Montézuma, il emmena avec lui 16 chevaux, 11 mâles et 5 femelles, dont la description exacte se trouve rapportée dans les récits de Bernal Diaz, un des membres de l'expédition. Sur les 16, 2 étaient des genêts; les autres provenaient de croisements; il y avait 10 alezans, 3 juments grises, 2 bai doré et 1 bai brun. Ces animaux provenaient des parties septentrionales de l'Espagne : aussi, les caractéristiques de la race de cette contrée se retrouvent-elles dans le nord de l'Amérique du Sud, au Mexique et dans les états occidentaux de l'Amérique du Nord.

Au contraire, les chevaux des pampas de l'Amérique du Sud descendent tous de 5 juments et 7 mâles, originaires de l'Andalousie, qui furent abandonnés par Don Pedro de Mendoza lorsqu'il s'enfuit au Paraguay peu de temps après avoir fondé Buenos-Ayres en 1535. C'est pour cette raison qu'ils ont une tendance très marquée pour la couleur baie, qui est la caractéristique des chevaux de l'Andalousie.

Enfin, en 1539, Ferdinand de Soto organisa à Cuba une expédition pour la Floride; il y débarqua avec 213 chevaux qui, étant de même provenance, devaient appartenir à la même espèce que ceux de Cortez. Après avoir guerroyé pendant trois ans avec les Indiens, il mourut sur les bords du Mississipi. Ses compagnons décidèrent de revenir en naviguant sur le fleuve et de tuer les quelques chevaux, qui leur restaient, pour s'approvisionner de viande. Ils en abandonnèrent cependant cinq qui, ajoutés à ceux que les Indiens avaient volés, se perpétuèrent si bien qu'au début du dix-huitième siècle, la race était largement représentée dans les états de Virginie, de Caroline et de Kentucky.

Les colons anglais qui, à cette époque, étaient installés aux Etats-Unis, n'avaient importé de la métropole que des chevaux communs et très peu nombreux.

Cependant, déjà, dans la Virginie du Sud et dans la Caroline du Nord, certains descendants des races espagnoles étaient spécialisés dans le « Quarter Racing », c'est-à-dire des matches à courir sur un quart de mille, soit 400 mètres. Il paraît même qu'ils avaient acquis sur cette distance une rapidité remarquable; par contre, ils ne possédaient aucune tenue.

(*A suivre.*)

RENÉ RIONDET.

Le Prix Finot

La lutte entre Rosely et Carrousel a été vive.

On a beaucoup gémi sur la disette de concurrents constatée sur nos différents champs de courses d'obstacles, à Enghien et à Saint-Ouen aussi bien qu'à Auteuil. A Auteuil, ce n'est pas un phénomène sans exemple. A Saint-Ouen, à Enghien, c'est un cas exceptionnel, et, de toutes les explications qu'on a tentées, il n'en est aucune qui m'ait paru bien satisfaisante. L'essentiel, d'ailleurs, c'est que la pénurie en question ne paraît nullement atteindre les épreuves importantes. Nous en avons fait dimanche, à Auteuil, l'heureuse constatation. Les lots qu'ont réunis le Prix Finot et le Grand-Prix du Printemps n'ont été, cette année, ni moins nombreux, ni moins bien composés que d'ordinaire. Dans la seconde épreuve du Prix Finot, nous avons retrouvé les deux concurrents qui avaient fini en tête du lot dans la première : Rosely et Ultimatum. On n'a pas oublié la brillante victoire, aussi brillante qu'inattendue, remportée ce jour-là par Rosely, à peu près inconnu la veille, et aussi le distancement qui l'a suivie. Ce fut la première application de l'article du code des courses relatif au doping. Le prix fut attribué à Ultimatum. Il est assez curieux de constater que Rosely, non dopé cette fois, très vraisemblablement, s'est montré sous un jour non moins favorable. Déjà, d'ailleurs, l'an dernier, sa victoire sur Marteau, dans le Prix Maubourguet, sa place derrière Inquisitif dans le Prix Richard Hennessy, avaient fourni de son mérite une preuve péremptoire et montré qu'avec ou sans doping, sa forme et sa qualité ne variaient guère. En fait, il a bien réellement gagné les deux et renouvelé l'exploit qu'avait accompli avant lui Prince de Saint-Taurin, gagnant des deux mêmes épreuves en 1910 et 1911.

A.-V. CHAPMAN, QUI MONTAIT ROSELY.

Sa victoire a mis en relief son vainqueur du Prix Richard Hennessy, Inquisitif, qui s'est d'ailleurs chargé lui-même de se rappeler à notre souvenir. L'excellent cheval du baron Lacaze a fait le même jour, dans la course qui précédait le Prix Finot, une rentrée aussi satisfaisante que possible. La victoire très nette qu'il a remportée sur Marteau et Sansovino montre qu'il n'a nullement décliné d'une année à l'autre et qu'il se maintient toujours au premier rang des steeple-chasers de son âge.

C'est lui qui, avec Faustine II et Duc de Dantzig peut-être, va défendre dans les grandes épreuves l'honneur de sa génération. C'est le triomphe de l'élevage de W. Flatman, d'où sortent ces deux gagnants intéressants de dimanche : Inquisitif et Rosely; mais ce n'est certes pas celui de la forme montrée en plat Inquisitif avait couru à réclamer. Rosely n'avait disputé que des courses modestes. La qualité de Galafron s'était affirmée d'une toute autre manière, et dans bien des rencontres, dans le Prix Flying Fox, notamment, où il avait rendu dix livres à Prédicateur. Sur une pareille recrue, on avait naturellement fondé les plus hautes espérances. Il semble bien aujourd'hui, qu'il faille en rabattre. Sans les démentir, il ne les a tenues qu'en partie. On n'aperçoit pas à sa défaite d'hier d'excuse bien valable. Par contre, Carrousel, franchement médiocre en plat, s'est montré dimanche sous un jour tout nouveau. C'est lui qui a été l'adversaire de Rosely, et un adversaire très redoutable. Les quinze livres qu'il en recevait, les vingt et une que lui rendait Galafron ont évidemment facilité sa tâche, et on ne peut les mettre sur le même pied; mais sa performance est très bonne cependant et témoigne de progrès considérable. Head a réussi un moment à lui faire prendre l'avantage sur le plat et c'est tout à la fin seulement que Rosely a pu ressaisir une courte encolure.

STUART.

Poignée de nouvelles.

— Les grandes épreuves anglaises ne semblent plus intéresser les propriétaires français, dans le *Lincolnshire*, seul Clin d'Œil, à M. de Mumm, est resté engagé.

— A Lamas, en République Argentine, les tribunes et les baraques du pari mutuel ont été incendiées par le public. L'attitude intransigeante d'un officiel, qui a menacé la foule de son revolver, a déchaîné l'émeute a propos d'une décision du juge à l'arrivée.

— Après de très sérieuses expériences, le procédé du professeur Kauffmann pour la reconnaissance du « doping » a été considéré comme parfait, aussi son application va-t-elle être généralisée.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 16 MARS. — *Cyclisme.* — Palais des Sports (Match Hourlier-Kramer).

DIMANCHE 16 MARS. — *Hippisme.* — Grand Prix de Nice.

DIMANCHE 16 MARS. — *Tennis.* — Tennis Club de Paris (Match Paris-Londres).

MERCREDI 19 MARS. — *Aviron* — Londres (Match Oxford-Cambridge).

JEUDI 20 MARS. — *Hippisme.* — Courses à Maisons-Laffitte.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 3 AU 10 MARS

AVIATION

MARDI 4 MARS. — Genève. — Edmond Audemars vole de Bâle à Genève (250 kilomètres); il couvre le parcours en 2 h. 10 m.

VENDREDI 7 MARS. — Saïgon. — Marc Pourpe vole de Pnom-Penh à Saïgon (400 kilomètres au-dessus de la brousse).

AUTOMOBILE

MERCREDI 5 MARS. — Parc des Princes. — Lombard couvre 10 kilomètres en 6 m. 10 s. 4/5, à motocyclette (record).

CYCLISME

DIMANCHE 9 MARS. — Palais des Sports. — *Prix du Conseil Municipal* (amateurs) : 1. Courroy; 2. Barron; 3. Michaud.

Prix du Conseil Municipal (indépendants) : 1. Trante; 2. Vandel Hove; 3. Regnier.

Prix du Conseil Municipal (professionnels) : 1. Hourlier; 2. Ellegaard, à une demi longueur; 3. Kramer, à une longueur.

Match Sérès-Guignard (2 manches) : 1. Sérès; 2. Guignard.

ATHLÉTISME

SAMEDI 5 MARS. — Boxe. — Paris. — Frank Klaus est déclaré vainqueur de Billy Papke, disqualifié au 15e round, il s'adjuge le titre de champion du monde des poids moyens.

SAMEDI 8 MARS. — Boxe. — Paris — Stuber est déclaré vainqueur de Tom Leary. Papin bat Marcel Denis aux points en 10 rounds.

DIMANCHE 9 MARS. — Football rugby. — Colombes. — Le S. C. U. F. bat l'Aviron Bayonnais par 24 points à 3.

Au Parc des Princes. — Le Stade Bordelais bat le Stade Français par 16 points à 11.

DIMANCHE 9 MARS. — Cross Country. — Juvisy. — *Championnat professionnel de Cross-Country* (17 kilomètres) : 1. Denning, en 58 m 4 s. 4/5.

DIMANCHE 9 MARS. — Football association. — Genève. — Le match France-Suisse est gagné par les Français par 4 buts à 1.

HIPPISME

JEUDI 6 MARS. — Auteuil. — *Prix Emilius* (steeple-chase, 4.500 mètres, 10.000 francs) : 1. Make Haste II, à M. E. Lignon (Hardy); 2. Sansovino. — P. M. : gag., 42 francs; pl., 21 francs, 19 fr. 50.

DIMANCHE 9 MARS. — Auteuil. — *Prix Finot* (3.500 mètres, 20.000 francs : 1. Rosely, à M. Descazeaux (A. Chapman); 2. Carrousel; 3. Galafron. — P. M. : gag., 68 francs; pl., 20 fr. 50, 24 fr. 50, 14 fr. 50.

Grand Prix du Printemps (haies, handicap, 3.800 mètres 20 000 francs) : 1. Ismen, à M. Thibault-Cahn (R. Sauval); 2. Sulpice; 3. Roitelet IV. — P. M. : gag., 49 francs; pl., 18 francs 37 francs, 18 fr. 50.

TIR

VENDREDI 7 MARS. — Réunion de l'*Assaut au Pistolet* (tir aux balles Devillers). — Gagnants des poules : Alcobendas, Carteret, de Montcabrier, Galand, Mme Devillers, Gobillot, docteur de Sévedavy, Bonnette.

Réunion du *Fusil de chasse.* — Gagnants des poules : Toucas (2), de Bellecour, Fleury, Poiret (2).

De la piste à la scène (1)

PAR **PAUL BOURRILLON**, ancien champion du monde cycliste

(Suite et fin)

J'étais donc complétement réhabilité. Et on me faisait des propositions pour aller rencontrer à Hanovre le célèbre allemand, Paul Albert, le plus prodigieux sprinter amateur qui ait jamais été admiré sur la piste. N'ayant pas trouvé de rival digne de lui, dans les rangs des purs, il avait lancé des défis aux meilleurs professionnels. Autorisé par le Bund à courir un match contre Arend, il avait remporté une retentissante victoire. A Hanovre, j'eus le grand honneur de lui infliger sa première défaite, jetant la consternation parmi tous les Allemands qui croyaient absolument que je serais, à mon tour, battu par leur fameux champion.

Je disputais quelques épreuves encore, mais un accident mettait fin à ma saison, et, virtuellement, à ma carrière, le 12 septembre, à Montluçon.

J'étais arrivé la veille de la réunion et je déambulais le dimanche matin dans les rues de la ville, sans savoir comment je pourrais occuper mon oisiveté en attendant l'heure des courses, lorsque j'aperçois dans une ruelle paisible un monsieur donnant une leçon de bicyclette à un novice. Le spectacle m'amuse, je le suis avec intérêt, lorsque soudain une idée stupide, ridicule me traverse l'esprit. Je m'approche, profitant d'un repos :

— Est-ce difficile de monter sur ces machines-là ? dis-je au professeur.

— Peuh ! ça dépend ! Si on n'a pas peur, on apprend vite, mais si on se méfie de tout, si on craint de tomber, c'est long, très long ! Vous voulez essayer ?

— J'aimerais bien, mais ça me semble si phénoménal qu'on puisse rester ainsi en équilibre sur une machine instable, que je n'ai guère confiance !

— Oh ! alors, avec vous, ça ne sera pas facile !

— Je voudrais essayer tout de mème !

— A votre service !

— C'est combien la leçon ?

— Deux francs l'heure !

— Eh bien ! si j'apprends en une heure, je vous donnerai cent sous !

Cette offre alléchante tripla le zèle de mon mentor. Mais le pauvre, qu'est-ce que je lui faisais voir ? Je poussais et faisais de folles embardées, je heurtais les passants, me précipitais dans les voitures, lâchais les pédales faisant voltiger mes jambes en l'air. Mon professeur suait sang et eau, ne pouvant me lâcher d'une main pour s'essuyer, semblait navré et prêt à attraper une congestion. Enfin, au bout d'un moment, il prend son courage à deux mains et me dit :

— Eh bien ! ça ne vas pas mal, pour un début ! Mais c'est assez pour aujourd'hui !

Il était violet. Je lui donnais ses 5 francs et il hasardait timidement :

— Nous continuerons demain, à la même heure, ici ?

Oui, mais il n'en avait pas le moindre désir. Et je le quittais sur une solide poignée de main.

L'après-midi, je vais au vélodrome et qui vois-je au premier rang ? Mon professeur de bicyclette du matin. Je cours et bats dans la Grande Internationale, Mathieu et Domain. Il vient alors à moi et se met à rire en pensant à sa leçon :

— Vous m'avez bien fait suer ce matin, me dit-il en terminant, mais je ne le regrette pas. Moi, professeur de Bourrillon ! Je vais augmenter mes prix !

Je l'invitais à dîner pour le dédommager de ses efforts, mais, hélas ! je ne pus aller le rejoindre par suite d'une chute grave. J'avais fini ma journée et me disposais à m'habiller lorsque Domain, le pauvre Domain, venait me rejoindre et me suppliait de monter avec lui dans la course de tandems.

— Avec toi, me disait-il, je gagnerai sûrement et tu me porteras la veine !

Il se faisait si pressant que je finissais par accepter. La direction de sa machine double étant trop basse, je lui confie le soin de conduire. Nous gagnons notre série sans peine, puis nous courons la finale. Nous étions en tête lorsque, dans le dernier virage, nous dérapons ; je me sens lancé en l'air et retombe lourdement sur le sol. Domain était étendu ne donnant plus signe de vie. Je ne songe pas à mes blessures et cours à son secours. Il y avait plus de peur que de mal : au bout de huit jours, il fut guéri, tandis que moi je restai longtemps couché. Je m'étais coupé une veine à la cheville et luxé une épaule. C'est ainsi que je terminai ma saison et c'est peut-être à cet accident que je dus de devenir chanteur.

Le fameux artiste Soulacroix, qui avait une grande amitié pour moi, venait, en effet, très souvent me rendre visite pendant ma convalescence. Il acceptait de chanter parfois. Un jour, je lui fredonne un air et le dialogue suivant s'engage :

— Dis donc, tu as une voix, toi !

— Moi ? fais-je, pas possible !

— Qu'est-ce que tu chantes ?

— Ma foi ! je n'en sais rien. A la fin d'un banquet, j'y vais de la mienne avec plaisir, mais je serais bien embarrassé de dire si je suis ténor ou baryton. Quand c'est haut, ça va bien. Quand c'est trop bas, ça m'ennuie.

— Chante moi quelque chose ? reprend Soulacroix.

Et j'entonne l'*Ave Maria*, de Gounod.

— Parfait, parfait ; tu es ténor. Tu as un « timbre » ! Dis donc, veux-tu gagner de l'argent, avec ta voix ?

J'étais stupéfait. Faire des cachets avec les jarrets, fort bien, mais avec le gosier, j'en doutais. Il insistait tellement qu'il me décidait à me présenter au Conservatoire. Je n'avais pas à le regretter, car

BOURRILLON CHANTEUR

Paul Bourrillon, depuis qu'il a quitté la piste, a remporté de retentissants succès comme ténor. Nous le représentons dans le Jongleur de Notre-Dame.

j'étais admis avec le numéro 1. D'ailleurs, voici l'ordre d'admission de cette année 1899 :

HOMMES	FEMMES
1 Bourrillon	1 Mlles Foreau
2 Granier	2 Genevois
8 Rudolf	3 Gril
4 Milhau	4 Féart
5 Triadou	5 Carré
6 Jean	6 Vergonnet
7 Sayetta	7 Louvet
8 O'Sullivan	8 Comès
9 Tarquis	9 Dussac
10 Gorius	10 Simon
11 Lafont	11 Gonzalez
12 Valette	12 Trannoy
13 Casella	13 Cauchois
14 Teste	14 Portier
15 Tamagnan	

Le 30 octobre, je recevais de Théodore Dubois ma lettre d'admission, me priant de me présenter au Secrétariat, le jeudi, 2 novembre, à dix heures. Puis je partais au service militaire. Je le faisais à Paris, au 31e de ligne.

Comme quoi, si je n'étais pas tombé à Montluçon, je ne serais jamais devenu chanteur. C'est à toi, Domain, que je dus cette nouvelle vocation !

L'année suivante, je me promenais en automobile avec MM. Alvarez, le célèbre artiste, et Benjamin, membre de l'Académie de Médecine, lorsqu'en passant à Cadillac, nous avons l'idée d'aller à l'asile des fous que dirigeait un de nos compatriotes. Et qui voyons-nous ? Domain, qu'on avait dû enfermer et qui mourut deux ans plus tard. Pauvre petit Domain !

CHAPITRE XXIX

JE SERS MA PATRIE

J'avais donc terminé ma vie de coureur pour commencer celle de chanteur, tout en passant deux ans au service militaire.

Avant de parler de ma vie de régiment, je donnerai cette opinion qui parut dans le numéro de fin d'année du *Vélo* :

« Quel est le champion vitesse de l'année ? Officiellement, nul doute : le titre vient à Tommaselli, l'Italien volant. Nous n'en restons pas moins persuadé que Bourrillon, plus régulier, et malchanceux cette saison, reste le champion virtuel, le meilleur homme, quand il s'est retrouvé lui-même. Il est champion par la qualité, non par le nombre de ses victoires, rares, mais nettes. »

Me voici donc maintenant soldat. Quoique très patriote, je dois avouer que je n'étais pas très heureux d'abando ner mes vêtements civils pour ceux infiniment plus brillants, cependant, de fantassin. D'ailleurs, mon appréhension disparaissait bientôt, et je reconnais que j'ai rarement vécu une existence plus agréable et plus douce que celle que je passai sous les drapeaux.

C'est quelques jours après mon incorporation que devenait officielle mon admission au Conservatoire. On me versait dans la musique où je pouvais sans crainte occuper pas mal de postes, ayant toutes les dispositions requises pour faire un homme-orchestre parfait. La musique avait toujours été mon côté faible.

Enfant, j'étais caisse-clerc aux processions. De plus, mon père m'avait fait enseigner le violon (cela me servit lorsque je remplis aux Variétés le rôle d'*Orphée*), et j'avais appris le piano pour me distraire. Au régiment, on m'avait mis au pupitre des basses, mais je l'avais abandonné dans la crainte que ce poste m'abîmât la voix et j'étais passé aux instruments à clefs, puis j'étais devenu timbalier et accessoiriste. J'avais enfin été promu musicien en pied, parce que j'avais interprété le solo de *Guillaume Tell* au saxophone-baryton.

On voit que j'étais une utilité. La musique et les sports s'étaient toujours partagé mes loisirs : c'est ainsi que, comme sportsman, outre le cyclisme, je faisais de la boxe, du rowing, de la course à pied et même du trapèze.

Un jour, le chef de la musique du 31e, M. Chomel, me fit appeler et me dit :

— Bourrillon, le général a annoncé sa venue. Que pourrions-nous faire pour le recevoir dignement et qu'il en conserve un souvenir ?

Je cherche, puis je propose cette idée :

— Si je chantais un morceau avec accompagnement de la musique ?

— Fort bien ! Très intéressant ce que vous avez trouvé là ! Entendu !

Ce qui fut dit fut fait et réussit au delà de toutes nos espérances. C'était la première fois qu'un semblable essai était tenté. Le général fut tellement enthousiasmé qu'il donna une permission à toute la musique et il fut décidé que le dimanche suivant, nous ferions une expérience publique aux Buttes-Chaumont. Je débutai ainsi dans un air de la *Vivandière*. M. Chomel, qui était un réel artiste, remporta un succès triomphal qui l'encouragea à persévérer, et chaque fois que nous allions donner un concert, je faisais mon numéro et souvent je chantais des duos avec mon camarade Lamothe. C'est ainsi que nous interprétâmes un jour le premier acte de *Faust*. La foule accourait de tous les points de Paris pour nous entendre ; les concerts du 31e étaient légendaires, et quand je chantais le *Rhin allemand*, c'était du délire. J'étais presque porté en triomphe lorsque je terminais :

Nous l'avons eu, votre Rhin allemand,
Il a tenu dans notre verre !

Notre musique était la plus aimée et tous les élèves du Conservatoire venaient au 31e faire leur service. Nous fûmes jusqu'à 86 exécutants.

Mes leçons du Conservatoire d'une part, où je ne me rendais d'ailleurs pas souvent, mes études à la musique se partageaient mon existence, c'est vous dire que ma vie était loin d'être malheureuse et que mes deux années de service s'écoulèrent très heureusement, me laissant presque des regrets. Je quittai le Conservatoire le 18 octobre 1901, à la suite de mes irrégularités. M. Fernand Bourgeat, chef du Secrétariat, m'avertit ainsi :

(1) Voir les numéros 746 et suivants.

« Une première convocation étant restée sans réponse, je vous préviens que les dispositions du règlement vous seront rigoureusement appliquées, si vous ne vous rendez pas à mon cabinet *avant lundi prochain, 18 octobre.* »

Je restai muet et je fus radié. Je n'eus pas à le regretter. De même que je m'étais fait moi-même champion cycliste, j'ai toujours pensé qu'on ne devenait pas forcément artiste parce que des professeurs éminents vous faisaient seriner sans cesse les mêmes airs, vous donnant à tous le même enseignement, sans s'occuper des différences de caractères et de tempéraments.

CHAPITRE XX

MA VIE SPORTIVE EST TERMINÉE

J'arrive à la fin de ma carrière susceptible de vous intéresser. Je vais faire une incursion dans le domaine théâtral, car, à l'époque de mes débuts, un certain vernis sportif subsista quelque temps encore soit dans mes attitudes en scène, soit dans les comptes rendus qu'on faisait de ma façon d'interpréter les rôles. C'est en novembre 1902, que je fis mes débuts au grand théâtre de Nantes, dirigé par M. Villefranck. Je devais jouer *Faust.*

Ah! quelle émotion! Toute la journée qui précéda cette fameuse soirée, j'avais été nerveux avec des bouffées de chaleur soudaine, comme autrefois avant de courir le Grand Prix. A table, j'avais à peine mangé : l'estomac était fermé. Certes, je fus souvent préoccupé pendant ma carrière sportive. Mais ce n'était rien à côté des soucis continuels que j'éprouvai pendant cette après-midi. A chaque instant, je donnais un petit coup de gosier, avec la peur de me trouver enroué. Non, la voix était toujours claire, et deux minutes après, nouvelle vérification... Et puis tel et tel passages difficiles me tourmentaient. Je les fredonnais presque sans arrêt jusqu'au moment d'entrer en scène.

Me voici au théâtre. Le grand moment approche. Le maquillage, le bruit de mes camarades aguerris à ces sortes de lutte, me distraient bien un peu, mais soudain, en me regardant dans la glace, j'ai peur d'avoir raté ma tête.

Comment est l'éclairage de la salle ? Suis-je bien ainsi ? Trop rouge ? Pas assez noir ? Du coup, j'ai oublié ma voix. Et puis, violent coup au cœur : « En scène! » Cela commence, l'instant solennel est proche. A ce moment, certes, se produit un véritable petit drame. Caché derrière un portant, j'attends avec angoisse le moment de mon entrée en scène.

— Soyez calme, ne vous pressez pas, me dit-on, et je promets ce que je ne peux tenir.

Ça y est! Un éblouissement et je passe de l'obscurité sur la scène brillamment éclairée. Oh! cette minute terrible où l'on se sent le point de mire de ces milliers d'yeux braqués sur vous, où la gorge se sèche instantanément et où l'émotion vous étreint avec ses doigts de fer! Et il me semble que mon gosier laisse sortir à regret une voix tremblante que je crois ne plus reconnaître.

Alors commence la lutte terrible. Le poids de la responsabilité qui m'incombe m'apparaît formidable. Je dois vaincre à tout prix, vaincre cette émotion, vaincre cette défaillance, soumettre mes nerfs rebelles, faire croire que je me sens très bien, comme quand je courais! Mais, voici les minutes délicieuses, car la salle éclate enfin en bravos. Les premiers applaudissements, comme ils semblent longs à venir. On n'ose même plus les espérer! Mais dès qu'ils ont crépité, comme on se sent largement récompensé et encouragé. Ils suffisent, le reste de la soirée se termine sans effort.

Mais, sur ce plancher relevé de la scène, moins cependant que les virages du Parc des Princes, les chutes aussi sont terribles, car sur la piste, la chair seule souffre un moment, tandis que ce que le malheureux artiste qui tombe doit souffrir en une soirée est inimaginable. Et la souffrance morale se prolonge! Rien que d'y penser, j'en ai encore le frisson. Tout se termina bien pour moi, heureusement. Mais quelles transes!

Et pourtant, mon émotion faillit à plusieurs reprises me coûter la victoire. Je faillis mettre la salle en joie et on sait que le ridicule tue. C'est ainsi que dans ma transformation, je redevins un beau seigneur, jeune et charmant (oh! combien!) mais j'avais seulement oublié d'enlever la longue barbe du docteur. Le public très bienveillant et très discret se contenta de sourire, je ne m'aperçus de rien. Le chef d'orchestre avait beau me crier de son fauteuil :

— La barbe! la barbe!

Je ne comprenais rien. Ce n'est qu'après un bon moment que je me rendis compte de ma bévue et je retirai ma barbe en me cachant, comme si personne n'avait fait attention à mon oubli.

A la fin d'un acte, restant trop en avant à la chute du rideau, je dus attendre qu'on le relève pour pouvoir m'en aller; à un moment, je m'embarrassai dans la traîne de Marguerite et faillis tomber avec elle, cela me rappelait les bals de l'Ecole Polytechnique où j'allais avec Jacquelin; à un autre moment, m'appuyant négligemment contre la maison de Marguerite, je le fis si doucement que je manquai de jeter à terre le portant; enfin, j'avais tellement bien conservé mes gestes du vélodrome que lorsque je traversais la scène, je le faisais en trois immenses enjambées plutôt grotesques. Mais le public voulut bien me pardonner et me faire des ovations qui m'allèrent droit au cœur et qui me donnèrent du courage pour l'avenir.

Un chroniqueur nantais rédigea sa critique à la manière des comptes-rendus de courses cyclistes. Je citerai quelques passages de cet amusant article.

« Le départ est donné à 8 heures un quart par M. Jourdan, starter. Bourrillon-Faust (maillot violet, toque noire). Méphisto-Béguin (maillot rouge), Valentin-Corin (maillot rayé jaune et brun) se présentent au départ.

Deux femmes vont prendre part à l'épreuve : Marguerite-Frandaz et Marthe-Gelly-Lassalle. Cette dernière, ainsi que Valentin, abandonnent et, seuls, Faust, Méphisto et Marguerite terminent la course, se présentant de front dans la ligne droite. Après une belle lutte coude à coude, Marguerite tombe au poteau qui est franchi seulement par Faust et Méphisto.

LA DERNIÈRE !

Bourrillon a encore couru, en 1909, pour une fête d'artistes.

Voilà la caractéristique de la course d'hier, qui avait soulevé si vivement la curiosité que Graslin était comble comme l'est le Parc des Princes un jour de match sensationnel.

Bourrillon n'avait pas redouté d'affronter la lutte dans le rôle de *Faust.* Quelle émotion! C'est qu'il « courait » avec des partenaires connaissant bien la piste, des tacticiens éprouvés qui pouvaient « l'enfermer », le « faire voyager à l'extérieur! »

Et s'il allait ramasser la pelle funeste! Son âme de cycliste était remplie de ces troublantes préoccupations et c'est très ému qu'il est parti au signal, « menant le train tout doucement et prudemment. »

D'un autre : « En l'honneur de Bourrillon, le livret de *Faust* avait été modifié en plusieurs passages, ce qui lui donnait un air d'actualité du plus saisissant effet. Ce fut d'abord le fameux chœur des vieillards, qui fut chanté ainsi :

Aux jours de dimanche et de fête,
J'aime à parler matches et bols d'or.
Lorsque les coureurs de record
Se cassent la tête,
Je vais m'asseoir sur les côteaux
Qui sont au bord de la grand'route,
Et je vois passer les autos
En buvant la goutte!

Puis, Valentin soupira mélancoliquement :

O douce lanterne,
Dont ma sœur me fit don,
Afin que je gouverne,
Dans l'ombre de la nuit, reste sur mon guidon.

Quant à Méphistophélès, Bourrillon dut le féliciter d'avoir un bon « creux » et de n'être pas atteint de pneu... monie pour chanter le fameux air du veau d'or, ainsi rajeuni :

Le ténor est roi du vélo,
Sa bécane
Va sans panne,
A Longchamp, comme à Buffalo;
Pour battre Taylor qui vole
Les champions vertigineux,
Au bruit sifflant de leurs pneus,
Courent une course folle
Autour du nègre infernal (*bis*).
Bourrillon conduit le bal.
Conduit le bal.

Marguerite, elle-même, ne dédaigna pas de rendre hommage à son glorieux camarade, comme en témoigne d'abord ce dialogue :

FAUST.
Eh! quoi! Toujours seule ?

MARGUERITE.
Mon frère est soldat, j'ai perdu ma mère,
Puis, ce fut un autre chagrin,
L'autre jour, j'ai faussé mon frein.

Tout naturellement, à la scène du jardin, elle s'écria :

Ah! partez! oui, partez vite,
Partez, je tremble, hélas! j'ai peur.
Ne crevez pas le pneu de Marguerite

Mais il faut se borner et je ne vous citerai plus que la chanson du roi de Thulé ou plutôt de l'U. V. (tout le monde a compris l'Union Vélocipédique).

I

Il était un roi de l'U. V.
Qui, recordman toujours en selle,
Eut, en souvenir de sa belle,
Une chaîne en or ciselé.
Aucune auto n'était meilleure,
Pour les grands matches il la serrait,
Et chaque fois qu'il s'en servait,
Il faisait du soixante à l'heure.

II

Quand il s'aperçut que la mort
Gagnait sur lui des kilomètres,
Il descendit pour la remettre,
Sa belle chaîne tout en or.
Puis, en l'honneur de son Omphale,
Il couvrit encor du terrain.
Le guidon trembla sous sa main.
Alors, il lâcha la pédale.

Et maintenant, il ne me reste plus qu'à souhaiter à M. Bourrillon une belle carrière artistique. Le dieu des bonnes jantes le favorise et la roue de la fortune tourne pour lui à grande allure! Puisse-t-il ne jamais prendre de pelles et ne pas connaître les rôles désavantageux qu'on appelle des pannes! »

Vous voyez que mes débuts au théâtre permirent aux critiques de faire des articles spirituels et originaux, et je suis reconnaissant à tous, des encouragements qu'ils voulurent bien me prodiguer.

CONCLUSION

Je suis arrivé à la fin de mon récit. Depuis mes débuts au théâtre, j'ai chanté un peu partout, avant d'être engagé à Paris, notamment à l'Opéra-Comique, à la Gaîté et aux Variétés où le délicieux directeur qu'est M. Samuel me fit interpréter le rôle d'Orphée, dans *Orphée aux Enfers.* J'ai dit un définitif adieu à la piste et je ne le regrette pas, puisque je me suis retiré en beauté sans attendre a déchéance qui atteint fatalement tous les champions qui restent trop longtemps sur la brèche.

Je suis chanteur et j'adore ce métier comme j'adorais celui de coureur. Je me soumets à un régime et à un entraînement tout aussi suivis que jadis. Les cordes vocales exigent le même entretien que les muscles des jambes. Puisse la destinée me sourire encore comme elle l'a fait jusqu'ici et puisse, dans de nombreuses années, lorsque je me retirerai du théâtre, un journal musical me demander alors mes souvenirs d'artiste. Cela me prouverait que je n'ai pas trop mal réussi.

Et la curieuse existence que j'ai menée, alors que j'étais voué au métier de serrurier et de représentant de bicyclette, me rappelle mon premier séjour dans la capitale.

Mon père m'avait envoyé y passer quelques mois pour y apprendre le métier de mécanicien. C'était juste après ma première saison de courses.

Papa m'avait dit :

— Mon fils, je ne veux rien avoir à me reprocher pour plus tard. Tu réussiras peut-être dans le cyclisme, mais c'est bien aléatoire. C'est pourquoi je désire que tu aies un métier dans tes mains. Tu iras à Paris, tu apprendras et après tu pourras continuer à t'essayer dans la carrière de coureur.

Quel fut l'émoi du petit provincial que j'étais lorsque j'arrivai à Paris, la grande ville! Je travaillai chez Hurtu, Hautin et Diligeon, 54, rue Saint-Maur. Tous les matins, à six heures, je commençais ma journée en cotte bleue. Je passais ainsi, dans les divers services, trois à quatre mois chaque hiver et je rentrais ensuite à Marmande où je continuais mes études et où je courais chaque dimanche dans la région.

C'est au cours d'un de mes séjours à Paris que je connus, pour la première fois, les joies que procure une foule enthousiaste. Toutefois, les ovations ne s'adressaient pas à moi, mais à celui que j'entraînais à bicyclette dans le Bol d'Or. J'avais eu le plaisir d'être choisi parmi les entraîneurs de Williams qui se classa deuxième derrière Rivière en 1896. Et j'étais si joyeux et si fier de cet honneur que, pendant les vingt-quatre heures, je quittai à peine la piste.

Je ne supposais pas alors qu'un jour luirait où les acclamations viendraient à moi. Mais, ma bonne étoile veillait et je ne puis mieux faire, pour finir, que de lui adresser de sincères remerciements en lui demandant de continuer à me protéger.

PAUL BOURRILLON.

FIN

LES COURSES D'AUTEUIL

Make Haste II Sansovino Rosshampton La Villetertre Hopper

LE PRIX EMILIUS (steeple-chase 4.500 mètres, 10.000 francs). — Le saut du mur en pierres.

Make Haste II a mené devant La Villetertre, Rosshampton, Sansovino et Hopper. Il n'y avait pas grand changement jusqu'à l'entrée de la ligne droite ; à ce moment, Sansovino venait à la hauteur de Make Hast II, mais celui-ci répondait à cette attaque, et gardait une demi-longueur d'avance.

Rosely Jeune Syrien

LE PRIX FINOT (steeple-chase 3.500 mètres, 20.000 francs.) —9 mars. — LE HUIT

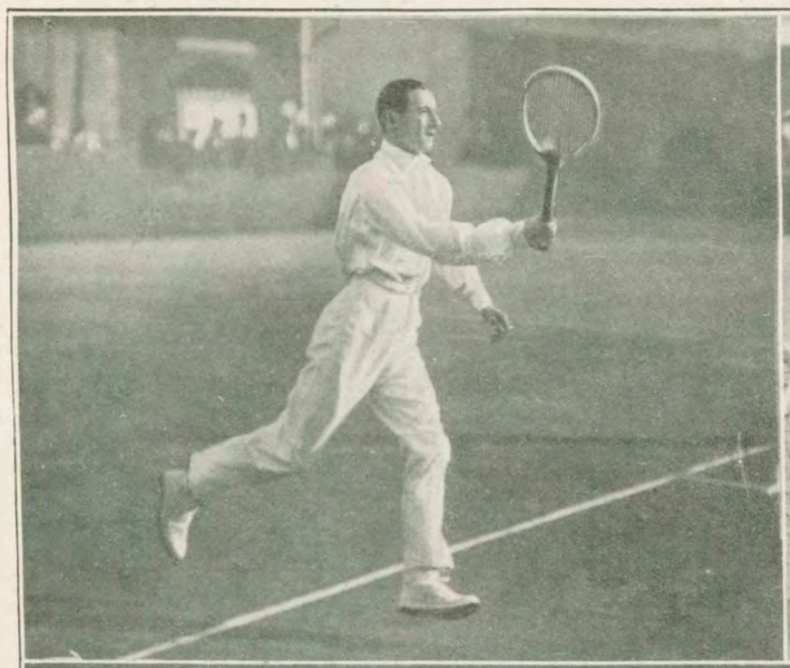
Jeune Syrien a mené le train devant Lutteuse, Carrousel et Rosely. Il tombait à la double barrière. Rosely suivi de Carrousel se livraient à une vive lutte dont Rosely sortait vainqueur.

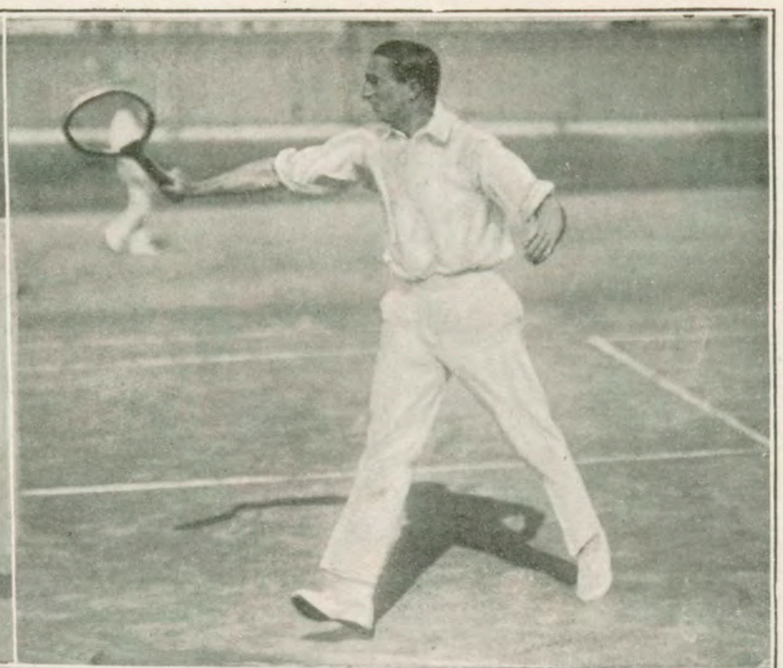
LE GRAND PRIX DU PRINTEMPS (haies, handicap, 3.800 mètres, 20.000 francs.) — Le saut de la haie du Bull Finch.

Sulpice, Ben y Gloë et Kildare II ont d'abord été en tête. Aux fortifications, Ben y Gloë avait le commandement, mais il tombait à la dernière claie. Ismen s'échappait et gagnait de trois longueurs devant Sulpice et Roitelet IV. En médaillon : le passage de route ; Ben y Gloë sans cavalier est devant le peloton.

LE TOURNOI DE TENNIS DE MONTE-CARLO

(Photographies de notre envoyé spécial)





UN REVERS DE A.-F. WILDING

L'Australien Wilding, dans une forme excellente, a remporté le championnat simple et le championnat double mixte, du tournoi de tennis de Monte-Carlo. Il ne fut battu que dans le championnat double, par H. Kleinschroth (à gauche) et F.-W. Rahe (à droite). Il avait R. Kleinschroth comme partenaire. Au milieu : Mme O'Neil (en chapeau blanc), qui a remporté le championnat simple de dames, s'entretient avec Mme Crosfield qu'elle battit dans une demi-finale.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris